

automobilismo D'EPOCA

www.automobilismodepoca.it 

RILEY 9 "SPECIAL" DA CORSA ANNI '30

LANCIA STRATO'S UN'ECO NEL BOSCO

FIAT ABARTH 695 SS DALLA GRECIA CON PASSIONE

SAMANTHA LA COUPÉ FIAT SECONDO VIGNALE

AUDI QUATTRO GR. B IN ITALIA L'HANNO FATTA DA ASFALTO

BMW E36 BERLINA USO E MANUTENZIONE

CONTROSTERZO NANNI GALLI

TECNICA LA REVISIONE DELLE PINZE FRENO

LO SPECIALISTA R.S. HISTORICS



GT/2

ITALIANA O TEDESCA?

ALFA ROMEO MONTREAL

PORSCHE 911 S 2,4



FAUSTO & FURIO's

LE INIZIATIVE DI AUTOMOBILISMO D'EPOCA
CORSO DI REGOLARITÀ A PUNTE



60002

9 771723 454005

AUTOMOBILISMO D'EPOCA FEBBRAIO 2016



1962 Ferrari 400 Superamerica LWB Coupé Aerodinamico Carrozzeria Pininfarina; Telaio no. 3931 SA

1957 BMW 507 Roadster Series II Telaio no. 70131

1963 Aston Martin DB5 Telaio no. DB5/1301/L

1997 Ferrari F50 Telaio no. 106825

ISCRIVETEVI PER PARTCIPARE ALL'ASTA DI PARIGI DEL 3 FEBBRAIO

In collaborazione con il Festival Automobile International



Sotheby's

www.rmsothbys.com/paris

ITALIA +39 02 9475 3812

EUROPA +44 (0) 20 7851 7070

CANADA +1 519 352 4575

AUTOMOTORETRO®

34° Salone Internazionale



Torino - Lingotto Fiere
12•13•14 febbraio 2016

aesepi.com



Con il Patrocinio di

CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



In contemporanea



Bartolini & Mauri
assicuratori

FUNTOYS

LINGOTTO
FIERE
TORINO

IL SALONE MONDIALE PER AUTO CLASSICHE



TECHNO
CLASSICA
ESSEN®

TICKET

Risparmio e biglietto assicurato
già da adesso sotto
www.technoclassica-tickets.de

28° FIERA MONDIALE DI AUTOMOBILI CLASSICHE E PRESTIGIOSE, MOTOSPORT, MOTO-
CICLETTE, ACCESSORI E RESTAURO - L'INCONTRO PER I CLUB DI TUTTO IL MONDO
ESSEN, 6*-10. APRILE 2016

MESSE
ESSEN

*Mercoledì, 6 aprile, ore 14:00 - 20:00, Happy View Day / Anteprima Preview

Giovedì ore 9:00 - 18:00, Venerdì ore 9:00 - 19:00, Sabato + Domenica ore 9:00 - 18:00

SIHA
AUSSTELLUNGEN PROMOTION GMBH
VERANSTALTER / ORGANISER

Artist: Alfredo De La Marla, www.cekunst.de

INFO

PER INFORMAZIONI: S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH, Postfach 3164, 52118 Herzogenrath, Germany,
Tel.: +49(0)2407-17300, Fax: +49(0)2407-17711, info@siha.de • Hotel e informazioni turistiche: Tel.: +49(0)201-8872046
touristikzentrale@essen.de, www.essen.de • 20 minuti dall'aeroporto
di Rhein/Ruhr di Düsseldorf • Prevendita biglietti: www.technoclassica-tickets.de **www.siha.de**



Andiamo alle gare



Sulla copertina di questo numero di Automobilismo d'Epoca avete trovato due personaggi: Fausto e Furio. Hanno anche due cognomi: Spiegnoni e Sgomitoni. Sono i personaggi fantasiosi (ma nemmeno poi tanto...) che ci accompagneranno nei prossimi mesi alla scoperta del mondo della Regolarità, con un corso a puntate che loro contribuiranno a rendere "leggero". È una iniziativa che abbiamo ideato, con il patrocinio dell'ASI e in collaborazione con Digitech, per spiegare cos'è e come funziona questa disciplina affascinante ma con non pochi elementi di complicazione. Disciplina nata tra gli anni '50 e '60 dopo le tragedie di Le Mans e della Mille Miglia, a seguito delle quali le competizioni di Velocità su strada subirono un brusco stop. Poi, con il diffondersi delle auto storiche come fenomeno anche di moda, divenuta il modo migliore per sfogare la pas-

sione in tal senso, senza mettere (troppo) a repentaglio l'auto stessa.

L'idea del corso ci è venuta partendo da due presupposti. Primo: i praticanti sono molti, ma spesso nei primi posti delle classifiche si trovano gli stessi nomi; secondo: è una forma di automobilismo ancora accessibile ai giovani. La Regolarità costa poco. A partire dalla macchina: la "solita" A112, competitiva anche se non è Abarth. O una delle tante "bombe" utilitarie anni '80, protagoniste di combattuti campionati monomarca. Per essere vincenti, come in altre discipline, servono allenamento ed esperienza, ma anche i "trucchetti del mestiere". Prima di tutto, però, bisogna conoscere perfettamente la materia, che in questo caso non è semplicissima; come non è semplice azzeccare il tempo giusto al centesimo di secondo. Con l'aiuto del controllato e preciso Fausto, che sa di tutto e di più, e dell'arrembante e irruente Furio, che ha bisogno invece di darsi una... frenata e di imparare a usare il cronometro, vi illustreremo mese per mese questo mondo: il neofita potrà prendere contatto con esso nel modo migliore e fare pratica passo passo, mentre chi è più esperto potrà accelerare l'apprendimento e il percorso verso risultati migliori.

E il tema non si esaurisce con il corso: abbiamo in serbo altre sorprese.

Appuntamento in edicola il prossimo mese; seguitemi anche sulla nostra pagina Facebook e sul sito www.automobilismodepoca.it.

Direttore responsabile
 PIERO BACCHETTI

Redazione
 FRANCESCO PELIZZARI
 (Caporedattore)
francesco.pelizzari@edisport.it

Hanno collaborato
 DANILO CASTELLARIN - MICHELE DI MAURO
 VITTORIO FALZONI GALLERANI
 FRANCO FIORUCCI - LUCA GASTALDI
 UMBERTO LACCHETTI - DARIO MELLA
 EUGENIO MOSCA - JONNY PORCU

Segreteria di redazione
 CHIARA MONTICELLI

Fotografie
 ACTUALFOTO - DANILO CASTELLARIN
 SIMONA CAVALLARI - MICHELE DI MAURO
 LUCA GASTALDI - THOMAS MACCABELLI
 MICHELE ROSETTA - LUCA ZANFRON



Direttore di produzione
 PAOLO CIONTI

Coordinamento tecnico
 ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

Servizio grafico
 BARBARA ZALTIERI, FABIO CASTIGLIONI,
 SABRINA BRAMBILLA, SARA CASATI,
 MARIA CELICO, PATRIZIA CIVATI,
 ROBERTA DUINA, VINCENZO PALMIERI,
 GRETA PARODI, PATRIZIA REOLDI,
 TAMARA VIGANO

Direttore dei sistemi informativi
 FRANCESCO FORTE

Stampa: Arti Grafiche Boccia Spa

Distributore: SO.DI.P., via Bettola 18,
 20092 Cinisello Balsamo (Milano), tel. 02/660301
 Distributore per l'estero:
 SO.DI.P. SpA, Via Bettola 18,
 20092 Cinisello Balsamo (MI)
 Tel +3902/66030400, FAX +3902/66030269
 e-mail: sies@siesnet.it
www.siesnet.it

Poste Italiane SpA - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, S/NAPer abbonamenti e arretrati: vedi ultima pagina

EDISPORT EDITORIALE SRL
 via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (MI)
 tel. 02/380851 - fax 02/38010393

Amministratore unico
 PIERO BACCHETTI

Segretario generale
 CESARE CRISTINA

SOMMARIO

IN QUESTO NUMERO ANNO 14 - N. 02 - FEBBRAIO 2016



IN COPERTINA

ALFA ROMEO MONTREAL
 PORSCHE 911 S, 2, 4 *Massime aspirazioni* 32

ANTEGUERRA

RILEY 9 "SPECIAL" (1936) *British Racing Green* 48

BELLISSIME IERI&OGGI

LANCIA STRATOS *Il cuneo magico* 58
 FIAT-ABARTH 695 SS (1966) 68
Macchinina del tempo
 FIAT-ABARTH 695 SS (1966) / 2 74
Romanticismo italiano
 FIAT 125 COUPÈ SAMANTHA *Profumo di donna* 76

BELLISSIME DA CORSA

AUDI QUATTRO GR. B *L'asfalto ti fa bella* 84

SPORT

FAUSTO&FURIO'S *Tempo di Regolarità* 110
 CONTROSTERZO / NANNI GALLI
La vita dura del pilota italiano 116
 QUELLA VOLTA CHE... Brian Redman 121

TECNICA

IN OFFICINA *La revisione delle pinze freno* 130

SPECIALISTA DEL MESE

RS HISTORICS *La malattia delle corse* 134

USO E MANUTENZIONE

BMW 316i E 36 (1993) *Signora si nasce* 138

ATTUALITÀ

MUSEI / SAAB Rotatoria Erik Carlsson 16
 FIERE / AREZZO CLASSIC MOTORS *L'oro toscano* 20
 IL MUSEO DI MANTOVA *Pompieri alla 1000 Miglia* 24

VIVERE CON LA STORICA

Natale con... Spingitutto! 28



L'EVENTO MIGLIORE PER INCONTRARE
GLI APPASSIONATI STRANIERI



VERONA LEGEND



CARS

FIERA DI VERONA

13-14-15 MAGGIO 2016

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION



VERONAFIERE

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl - Via Fornace Morandi 24 - 35133 Padova
T +39 049 7386856 - Fax +39 049 9819826 - email: info@veronalegendcars.com

www.veronalegendcars.com

Tornano i NOSTRI raduni!

A grande richiesta tornano gli appuntamenti "In pista con noi", i raduni in circuito organizzati da Automobilismo d'Epoca. E quest'anno triplichiamo: alla tradizionale data primaverile di Balocco (VC), presso il Centro Sperimentazione FCA, si aggiungono due tornate: una a marzo, sul circuito "Marco Simoncelli" di Misano Adriatico (RN) e una, di fine estate, al "Tazio Nuvolari" di Cervesina (PV).

La formula, per tutti i tre appuntamenti, sarà quella tradizionale che è sempre stata la più gradita dai partecipanti: quella del raduno non competitivo, con la possibilità di girare tanto in libertà, senza i vincoli della strada aperta al traffico, e della convivialità, con un ricco catering e premi per tutti. Il raduno è aperto alle sole auto targate, immatricolate non oltre il 31 dicembre 1985.

Novità di quest'anno, è possibile iscriversi fin d'ora a più di un evento, versando la quota di iscrizione che si riduce con l'aumentare degli eventi a cui ci si iscrive: 150 Euro per un evento, 280 Euro per due, 400 Euro per tre. Ogni accompagnatore (massimo tre per ciascuna auto) paga 50 Euro per ogni evento (gli accompagnatori possono iscriversi anche in loco).

Seguiteci su Facebook/automobilismodepoca e su www.automobilismodepoca.it (dove trovate anche la scheda di iscrizione) per novità e aggiornamenti relativi alle singole date.



PROGRAMMA

Lo schema dei raduni sarà quello collaudato nelle edizioni precedenti, che di seguito riportiamo schematicamente. Il ritrovo in pista sarà tra le 7.30 e le 8.30, con la registrazione e le operazioni preliminari, seguite da benvenuto e collazione, il briefing dell'autodromo e dell'organizzatore tra le 8.30 e le 9, dopodiché si comincerà con i turni in pista fino alle 12.30. Dalle 12.30 alle 14 ci sarà il pranzo con eventuali premiazioni, poi riprenderà l'attività in pista che si concluderà indiscutibilmente entro le ore 17.30. Ogni turno durerà circa 25 minuti ma potrà essere abbreviato per esigenze dell'organizzatore o del gestore della pista.

Ogni auto iscritta avrà a disposizione almeno tre turni nel corso dell'evento, per un totale di oltre un'ora di pista. Come per le precedenti edizioni, la manifestazione sarà aperta ad auto con più di trent'anni (fa fede la data di immatricolazione); auto più recenti di particolare interesse storico o tecnico potranno essere ammesse a discrezione dell'organizzatore. La manifestazione NON è competitiva. Ricordiamo che è OBBLIGATORIO indossare il CASCO per tutti gli occupanti di ciascuna auto, dunque bisogna arrivare in circuito muniti del casco.

COME PARTECIPARE

La quota di partecipazione è fissata in 150 Euro per auto con pilota, 50 euro per ogni accompagnatore. Per ogni auto è ammesso un totale di quattro persone. Nella pagina a fianco, su www.automobilismo.it e sulla pagina Facebook di Automobilismo d'Epoca trovate la scheda di iscrizione che va compilata in ogni sua parte e spedita: per fax allo 02-38010393; per e-mail a eventi@edsport.it. La scheda ha validità soltanto se accompagnata dalla distinta di pagamento.

"IN PISTA CON NOI" 2016

SCHEDA DI ADESIONE

Inviare a: Edisport - Automobilismo d'Epoca - Fax 02 - 38.01.03.93 - E-mail: eventi@automobilismodepoca.it

Per una corretta adesione vanno compilati **TUTTI i campi**

NON SI ACCETTANO SCHEDE NON ACCOMPAGNATE DAL PAGAMENTO DELLA QUOTA DI ISCRIZIONE

SCEGLI IL TUO EVENTO

barrando la casella della data qui sotto

SABATO	SABATO	DOMENICA
5 MARZO MISANO ADRIATICO (RM)	7 MAGGIO BALOCCO (VC)	4 SETTEMBRE CERVESINA (PV)

► Generalità pilota

Nome:

Cognome:

Luogo e data di nascita:

Indirizzo:

Codice fiscale:

Indirizzo e-mail / fax:

Recapito telefonico:

► Autovettura

Marca:

Modello:

Cilindrata:

Tipo di carrozzeria: berlina coupé cabriolet spider

Colore:

Anno di costruzione:

Targa:

► Composizione equipaggio

N. 1 pilota + n.....accompagnatori

Nome, cognome e data di nascita accompagnatori:

► Costo totale

Vettura + pilota:

€ 150 -1 giornata

€ 280 -2 giornate

€ 400 -3 giornate

€ 50 - cad 1 per evento

Accompagnatori:

Totale: euro.....

► Modalità di pagamento

Bonifico bancario - Banca Popolare Milano,
IBAN IT32A0558401603000000012380,
intestato a Edisport Editoriale Srl (causa: raduno

Carta di credito (utilizzare il modulo sotto)

► Restituzione quota adesione

In caso di rifiuto della presente domanda di iscrizione,
indicare i dati per la restituzione della quota di adesione:

c. cred.				
Importo Euro:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pagherò con carta di credito n°:				
<input type="text"/>				
CV2	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	scadenza	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	data di nascita
	codice di 3 cifre sul retro della carta	me	an	gi
Nome e Cognome del titolare.....				
Firma				

REGOLE GENERALI - LEGGERE CON ATTENZIONE

- Il numero minimo di auto per la realizzazione dell'evento è di 100.
- Prima dell'ingresso in pista verrà richiesta la compilazione e la sottoscrizione di un modulo di scarico di responsabilità verso gli organizzatori e i proprietari della pista per eventuali danni provocati a se stessi, a terzi, a persone o attrezzature dell'autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola.
- L'ingresso alla pista è riservato a maggiorenne in possesso di patente di guida. Non sono ammesse auto a ruote scoperte e prototipi. La vettura deve avere cinture di sicurezza omologate e tutti dovranno indossare il casco omologato. Passeggeri a bordo della vettura in pista devono essere maggiorenne. La manifestazione non è competitiva. Non sono ammessi animali.
- Si raccomanda di arrivare alla manifestazione con il pieno di benzina. Non sono previste assistenze meccaniche durante la manifestazione.
- La manifestazione si svolgerà anche in caso di maltempo.

**► LE DISDETTE SARANNO RIMBORSATE SE COMUNICATE
ENTRO 15 GIORNI DALLA DATA DI OGNI EVENTO
► NON SI RIMBORSANO LE QUOTE IN CASO
DI MANCATA PARTECIPAZIONE**

NON TUTTE LE "LAND" SONO DEFENDER

Ho un Land Rover Defender 90 del 2000 e mi sono accostato al mondo dell'auto d'epoca, circa tre anni fa, "folgorato" da una Ford Capri che ora sto lentamente sistemando. Nella rubrica "Lettere alla redazione" di novembre, a una domanda sulla "Land" rispondete: "Spesso con il nome Defender s'identificano anche tutte le serie precedenti, nominate soltanto dalla cifra in pollici del passo: 80, 88, 90, 109, 110, 127". Non è mai esistito un Defender col passo da 80, 88 e 109 pollici poiché tali misure sono state adottate solo sui modelli Land Rover appartenuti alle serie iniziali (Ia, Ila e IIIa serie). È altresì vero, caso mai, che spesso col nome "Defender" sono impropriamente definiti i modelli "Ninety", "One Ten" e "One Two Seven" la cui introduzione sul mercato risale alla prima metà

degli anni '80. Fu proprio l'introduzione, nel 1983, della "One Ten" a determinare in casa Land Rover quel fondamentale cambiamento evolutivo che aprì la strada ai Defender come li conosciamo oggi.

Francesco Bellia - Milano

Caro Francesco, il concetto che volevamo esprimere era per l'appunto quello che lei ha descritto nella sua lettera, cioè che alcune versioni spesso sono definite impropriamente come Defender. Purtroppo lo scarso spazio a disposizione ci ha portati a spiegare la cosa in modo evidentemente poco chiaro. Approfittiamo perciò della sua lettera per chiarire l'argomento.



VOGLIO UN CONFRONTO PUNTO GT VS CLIO WILLIAMS!

Mi chiamo Simone, ho 18 anni. Vi scrivo per chiedervi se è previsto in futuro un confronto tra la Clio Williams e la Punto GT. Sono auto ultra ventennali (anche se questa categoria non esiste più) ancora molto apprezzate dagli appassionati miei coetanei. Visto che avete parlato della Peugeot 106 Rallye spero dedichete dello spazio anche a queste.

Simone Tiberia - Arrivata via e-mail

Caro Simone, le due auto da te citate sono senz'altro meritevoli di attenzione. Ricordiamo, per chi le conosce meno: la Fiat Punto GT (sopra) è stata l'erede diretta della Uno Turbo, con motore 1372 cc da 133 CV, costruita dal 1993 al 1999; la Renault Clio Williams (sotto) raccolse l'eredità, sebbene in serie limitata, della Clio 1.8 16v, con motore 2 litri da 147 CV, prodotta dal 1993 al 1996: il suo successo fu tale che dagli iniziali 2500 esemplari previsti se ne produssero 12.100. Continua a seguirci e vedrai che non rimarrai deluso.



LA TOPOLINO CON I PANTALONI CORTI

Buongiorno, invio due foto che mi piacerebbe vedere pubblicate. Protagonista è la Fiat Topolino Giardinetta Belvedere che aveva posseduto mio nonno paterno. Nella foto a sinistra c'è mio padre Sandro, classe 1945, che già da bambino provava a guidarla; in quella a destra è insieme mio zio Giancarlo, del 1942. La Topolino fu acquistata nel 1952 al Concessionario Garage Nettuno di Milano in viale Zara, che esiste ancor oggi, anche se è diventato Toyota.

Edoardo Lucio Piras - Milano





La rubrica di consulenza è a Vostra disposizione per chiarire aspetti di legge controversi, legati all'uso dell'auto d'epoca. Il dott. Giacomo Montanari, laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Ferrara (Diritto Tributario) è a Vostra disposizione gratuitamente per rispondere ai Vostri quesiti. Potete indirizzare le richieste a: Automobilismo d'Epoca - Consulenza legale, via don Sturzo, 7; Pero (MI); oppure, più semplicemente, via e-mail all'indirizzo automobilismodepoca@edisport.it specificando "Consulenza legale" nell'oggetto della mail.

DIVIETO DI CIRCOLAZIONE: SOLO PER I FURGONI "EURO 0", DAL 2019

Buongiorno, approfitto della vostra rubrica per chiedere una delucidazione sulla questione dell'inquinamento e delle auto storiche, o con omologazioni Euro 0 o simili (Euro 1, Euro 2 eccetera). Vorrei in pratica conoscere quali sono i termini di legge in base a cui si decide quali possono circolare e quali no, alla luce di quanto scritto nella famigerata Legge di Stabilità 2015. Antonio Valente - Orbassano (TO)

Gentile Lettore, secondo quanto previsto dalla legge di Stabilità 2015, dal 2019 solo i veicoli a motore M2 ed M3, alimentati a benzina o gasolio classificati Euro 0, non potranno più circolare (non prevedendo nessuna esclusione per le auto d'epoca).

Dalla lettura dell'art.1, comma 232, infatti, emerge che "A decorrere dal 1 gennaio 2019, su tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore categorie M2 ed M3 alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari".

Per veicoli a motore categorie M2 ed M3 si intendono -ai sensi dell'art. 47 del Codice della Strada- i veicoli destinati al trasporto di persone, con più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e peso massimo inferiore o superiore a 5 tonnellate.

Attraverso tale novità, il governo ha voluto porre gradualmente fine alla circolazione dei veicoli più inquinanti, che in molte città non possono circolare anche al di là dei periodici blocchi del traffico, salvo che si tratti di auto d'epoca.

Per completezza espositiva, inoltre, si ripercorre ora l'evoluzione delle diverse categorie di appartenenza delle automobili per fronteggiare l'inquinamento ambientale.

Fin dal 1991 l'Unione Europea ha emanato una serie di direttive finalizzate a ridurre l'inquinamento ambientale prodotto dai veicoli. Sulla base di queste normative sono state individuate diverse categorie di appartenenza a cui fanno capo i veicoli prodotti dalle case automobilistiche.

Sono le cosiddette Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4 ed Euro 5 a cui si associa la sigla Euro 0 per i veicoli più inquinanti (immatricolati prima del dicembre 1992).

Più nel dettaglio, si possono così distinguere: Euro 0: sono i veicoli a benzina senza catalizzatore, e quelli non ecodiesel. Per la maggior parte, si tratta di veicoli immatricolati prima del 31 dicembre 1992, data dopo la quale è finalmente diventata obbligatoria l'omologazione alla classe Euro 1; Euro 1: normativa in vigore dal 1993 che ha obbligato a montare sui nuovi veicoli la marmitta catalitica e a usare l'alimentazione a iniezione nei motori a benzina; Euro 2: normativa in vigore dal 1997 che ha imposto modifiche per la riduzione delle emissioni inquinanti differenziate tra i motori a benzina e i diesel; Euro 3: normativa in vigore dal 2001 che ha imposto l'adozione di un sistema chiamato Eobd, per tenere sotto controllo il sistema antinquinamento; Euro 4: normativa in vigore dal 2006 che impone limiti ancora più severi. Anche se in qualche caso era già presente sulle diesel Euro 3, il filtro antiparticolato comincia a diffondersi sulle Euro 4; infine, Euro 5: normativa in vigore dall'ottobre 2008 che per essere rispettata impone l'adozione generalizzata del filtro antiparticolato sulle diesel e riduce anche il livello di emissione delle auto a benzina.

FIERA DI FORLÌ

13° MOSTRA SCAMBIO OLD TIME SHOW

AUTO E MOTO D'EPOCA

5-6 marzo 2016



SPECIALE MERCATO PRIVATI

se vuoi vendere
la tua auto e la tua moto
d'epoca vieni ad esporla
ad Old Time Show



Mostre Tematiche Marche Italiane Scomparse Auto e Moto

www.oldtimeshow.it

FIERA DI FORLÌ SpA - Via Punta di Ferro - 47122 Forlì - Tel. 0543.793511

f Seguici su facebook





16,-



Lancia Presidential, G.Napolitano
Starline, 1:43
H15-165766

27.95



Alfa Romeo 1900C super Sprint
Touring, 1956
Neo Limited 300, 1:43
H15-184479

59.95 38.00



Alfa Romeo 75 Sport Wagon
Rayton Fissore, 1986
Neo Limited 300, 1:43
H15-184487

54.95 38.00



Alfa Romeo Alfa 6 2500i,
1985
Neo, 1:43
H15-184614

54.95 38.00



Alfa Romeo Alfetta 2000, 1980
Neo, 1:43
H15-174833

54.95 38.00



Alfa Romeo Romeo, Charms
SpecialC-69, 1:43
H15-198321

19.95 10.00



Aston Martin One-77, 2010
WhiteBox, 1:43
H15-203705

21.95



Cisitalia 202, Mille Miglia, 1950
SpecialC-31, 1:43
H15-158453

14.95 6.00



Cisitalia 202 Spyder, 1947
Starline, 1:43
H15-159098

18.95 6.00



Ferrari 126 C, formula 1, 1981
IXO, 1:43
H15-129440

39.95 28.00



Ferrari 250 GT Coupe Pinin Farina
Dongguan, 1:43
H15-201108

32.95



Fiat 1100 ELR, Lavazza, 1950
SpecialC-69, 1:43
H15-198323

19.95 10.00



Fiat 1100 S, 1948
Starline, 1:43
H15-151255

18.95 6.00



Fiat 127 sport, 1979
Neo Limited 300, 1:43
H15-184520

54.95 38.00



Fiat 128 1100 CL,
1976
Neo Limited 300, 1:43
H15-184517

54.95 38.00



Fiat 132
Limousine
SpecialC-75, 1:43
H15-203167

17.95 4.00



Fiat 1900 B Gran Luce Coupe,
1957
Neo Limited 300, 1:43
H15-185684

54.95 44.00



Fiat 500 C Furgoncino, La Mini
Miniera
Brumm, 1:43
H15-178944

24.95 10.00



Fiat 500 sport, tetto scorrevole
chiuso 1959
Brumm, 1:43
H15-185380

17.95 10.00



Fiat 508 Balilla Berlinetta, Mille Miglia
SpecialC-31, 1:43
H15-158452

14.95 8.00



Fiat 750 Multipla, Abarth, 1960
SpecialC-69, 1:43
H15-198324

19.95 10.00



Fiat Campagnola
SpecialC-75, 1:43
H15-204769

17.95 8.00



Fiat Dino 2000 Coupe, 1967
SpecialC-20, 1:43
H15-149550

14.95 6.00



Fiat Punto, Vigili del Fuoco, 1995
SpecialC-65, 1:43
H15-193389

19.95 10.00



Intermeccanica Indra 2+2 Coupe
Bos-Models, 1:43
H15-193882

37.95



Intermeccanica Indra Convertible
BoS-Models, 1:43
H15-193884

39.95



Lamborghini 400 GT Flying Star II
WhiteBox, 1:43
H15-198864

21.95



Lamborghini Acosta
WhiteBox, 1:43
H15-198870

22.95



Lamborghini Athon Bertone, 1980
WhiteBox, 1:43
H15-198865

22.95



Lamborghini Aventador LP 720-4
50° anniversario, 2013
WhiteBox, 1:43
H15-198857

21.95



Lamborghini Aventador
LP700-4
Mattel Elite, 1:43
H15-184785

54.95 38.00



Lamborghini Bravo,
1974
WhiteBox, 1:43
H15-198328

21.95



Lamborghini Countach 25° anni-
versario competizione, 1994
WhiteBox, 1:43
H15-198872

22.95



Lamborghini Countach
evoluzione, 1987
WhiteBox, 1:43
H15-198869

22.95



Lamborghini Countach LP400
S, 1978
WhiteBox, 1:43
H15-194598

21.95 14.00



Lamborghini
Diablo
Minichamps, 1:43
H15-131006

44.95 18.00



Lamborghini Diablo Roadster
prototipo, 1992
WhiteBox, 1:43
H15-198863

21.95



Lamborghini Diablo VT-R
Roadster Trofeo, 1997
WhiteBox, 1:43
H15-198858

21.95



Lamborghini Estoque,
2008
WhiteBox, 1:43
H15-194608

24.95 14.00





Piú di 18.000 modelli diversi su internet!

				Isotta Fraschini Tipo 8, 1930 WhiteBox, 1:43 H15-197857 25.95
				Lamborghini Miura SVJ Roadster WhiteBox, 1:43 H15-198866 22.95
				Lamborghini P140, 1988 WhiteBox, 1:43 H15-198862 21.95
				Lamborghini Veneno Roadster WhiteBox, 1:43 H15-202599 22.95
				Lancia Ardea 800 Furgoncino, Yoga SpecialC.-69, 1:43 H15-198325 10.00
				Lancia Flaminia Berlina, 1963 SpecialC.-20, 1:43 H15-201721 8.00
				Lancia Fulvia concept, 2003 SpecialC.-20, 1:43 H15-149524 6.00
				Lancia Hyena Zagato, 1992 Neo, 1:43 H15-176737 38.00
				Lancia Thema SW 3.0 V6 LX, 1992 Neo, 1:43 H15-184672 38.00
				Cisitalia 202 SC Coupe Pinin Farina Starline, 1:43 H15-159454 18.95
				Maserati Grancabrio sport, 2013 WhiteBox, 1:43 H15-194758 22.95
				Maserati Mistral Spyder WhiteBox, 1:43 H15-207368 22.95
				Maserati Quattroporte GTS, 2013 WhiteBox, 1:43 H15-205619 22.95
				Maserati Quattroporte II, 1974 BoS-Models, 1:43 H15-200895 39.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
				Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-207369 22.95
<img alt="Maserati Shamal WhiteBox, 1:43 H15-20				

IL LIBRO DEL MESE

TUTTE LE LAND ROVER DEL MONDO

La Defender, ultima discendente dell'inimitabile Land Rover nata nel 1948 dalle ceneri della 2^o guerra mondiale, si avvia alla conclusione della sua gloriosissima carriera. Torna perciò d'attualità questo bellissimo volume pubblicata dalla Crowood britannica nel 2013, in occasione del 65^o anniversario dell'universale e inimitabile 4x4 di Sua Maestà.

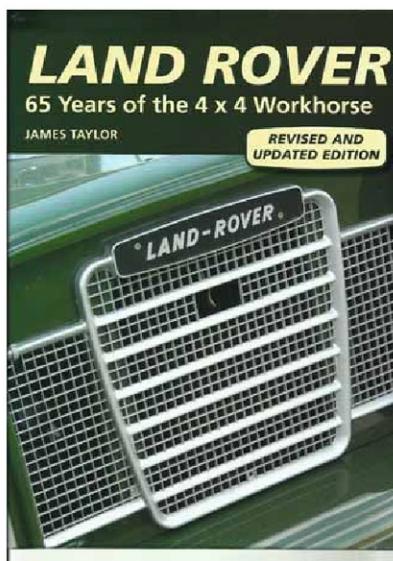
Si tratta di un testo autorevole e omnicomprensivo, scritto da James Taylor, autorità del settore. Taylor ripercorre la storia della "Land" sottolineandone l'affascinante nascita nell'immediato dopoguerra, quando la Gran Bretagna era a corto di ogni risorsa industriale e i fratelli Spencer e Maurice Wilks decisero di realizzare un ibrido fra un trattore agricolo, una centrale mobile di energia e una Jeep, per tenere impegnate le linee Rover in attesa di lanciare i nuovi modelli di berline di lusso. Per ironia della sorte, l'umile e razionale fuoristrada diventò invece il perno della produzione Rover per decenni e anzi il suo clamoroso successo diede

origine a un marchio a se stante. Il testo si sviluppa quasi come un romanzo e tratta ogni serie e variante della Land, ivi comprese quelle militari, le interessanti sperimentali quali la "129" e le innumerevoli versioni costruite all'estero, dalla Spagna all'Australia, passando per il Sud Africa.

Sono anche inseriti i vari numeri di telaio e le caratteristiche principali di ogni modello, evidenziandone genesi, pregi, difetti e sorti commerciali. Il tutto ben condito da splendide immagini in gran parte a colori.

Una vera gioia per i fan di questo mito britannico a quattro ruote.

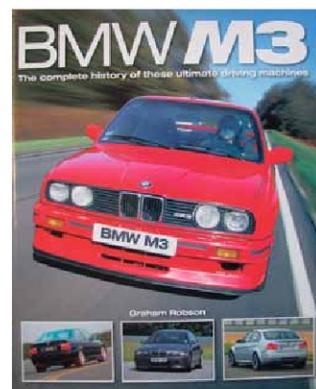
(Marco De Montis)



James Taylor
Land Rover
65 years of the 4x4 workhorse
Crowood Publishing
(www.crowood.com)
304 pagine, foto colori e B/N
Prezzo 49 euro in Italia
(in vendita da Gilena)

NASCITA E SVILUPPO:
TUTTA LA STORIA DELLA M3

Questo è un libro che non può mancare sullo scaffale di ogni appassionato. La BMW M3, fin dalla prima E30, a metà anni '80, è stata concepita per vincere nelle gare Turismo e sulla scia di queste vittorie ha vinto (e fatto vincere le versioni normali) anche nelle vendite. Vetture che nelle sette versioni proposte fino ai giorni nostri hanno sempre introdotto novità sia di meccanica sia di stile. Questo volume illustra tutti gli aspetti relativi alla storia della BMW M3, incluse le vittorie in pista come nei '90, riferite alle serie dalla E30 alla E90. Tutto supportato con immagini, disegni di spaccati e dettagli tecnici. Un valore aggiunto di questo libro è la firma di Graham Robson, giornalista autorevole del settore, con circa 150 libri all'attivo. (mosca)



Graham Robson
BMW M3

The complete history of these ultimate driving machines
Haynes Publishing
Formato 28x23, con brossura, copertina cartonata
213 pagine, lingua inglese, prezzo euro 45,90
www.gilena.it

FIAT 514 E 515:
LE BERLINE AI TEMPI DELLA CRISI

Nel nuovo libro della fortunata e prolifica collana "Historica" della Società editrice Il Cammello, si parla delle berline "514" e "515". Prosegue dunque la linea inaugurata con la "525", primo titolo della collana dedicato a una Fiat d'anteguerra, titolo che ha avuto un buon successo. Questa volta dunque si illustra la storia di due modelli che dovevano essere di transizione, tecnica e commerciale, tra gli anni Venti e i Trenta del secolo scorso, ma che dovettero fare i conti con alcuni eventi inaspettati, primo tra tutti la crisi del '29. La "514" doveva essere la "media" di larga diffusione, tra la "509" da un litro di cilindrata e la "520" con il 6 cilindri da 2,2 litri. Ma si trovò a essere troppo grande per essere popolare e non abbastanza potente per essere appetibile dalla fascia di clientela superiore. Con la "515" si tentò l'inverso: il tranquillo motore della 514 (1.438 cc da 28 CV) sulla carrozzeria della "522". Tentativo interessante ma effimero.

Fiat 514 e 515
1929-1934



Alessandro Sannia
Fiat 514 e 515
Editore il Cammello, 52 pagine, 70 foto colori e b/n
Formato 27x19,5 cm
Euro 19,99

APPUNTAMENTO CON LA STORIA



1923 | Ferdinand Minoia
guida una Bugatti Type 35C
alla Targa Florio.



È la gara automobilistica più antica del mondo. È un mito assoluto.

Quest'anno la Targa Florio festeggia la sua centesima edizione. Sarà un appuntamento memorabile. Un evento dedicato all'amore per i motori, con gare appassionanti che attraverseranno i luoghi storici della Targa Florio. Nello scenario di una terra meravigliosa, la Sicilia.

Sarà un appuntamento con la storia. Unico.



Automobile Club d'Italia



SICILIA
5-8 MAGGIO 2016

www.targa-florio.it



OFFICIAL SPONSOR

MA★FRA®

i cosmetici per la vostra auto

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

www.auto-spa.it

LA COLLEZIONE BERTONE DELL'ASI PROTAGONISTA AD AUTOMOTORETRO

La 34esima edizione di Automotoretrò, la cui apertura è fissata per il 12 febbraio al Lingotto Fiere di Torino, tra i suoi tanti motivi di interesse conterà anche parte della collezione Bertone acquistata dall'ASI il 28 settembre dell'anno scorso.

Alla edizione 2016 di Automotoretrò di Torino saranno esposte anche dieci vetture provenienti da quello che è stato il "museo Bertone" (composto da 79 pezzi), cioè la raccolta di vetture, stradali e prototipi, che appartengono alla Bertone, e che recentemente sono stati acquistati dall'ASI per salvaguardare l'integrità della collezione. Tra le auto vedette della rassegna torinese si faranno notare dunque la Lamborghini Miura della stessa collezione e l'Alfa Romeo Duetto, di cui si celebrano i 50 anni dalla nascita.

Oltre a ciò, Automotoretrò ha in programma svariate iniziative. Tra di esse non mancherà, come da qualche anno a questa parte, anche una componente dinamica, con la gara a eliminazione Master Città di Torino prevista nell'ambito di Automotoracing, negli spazi esterni del complesso Oval. A organizzare l'evento sarà il Rally Team Eventi che conta di portare a Torino i migliori piloti ralлистici del nord Italia.

www.automotoretro.it



WINTERACE, PARTENZA DALL'AUSTRIA PER LA "SUPERCLASSICA" ACI

Ci sarà anche Automobilismo d'Epoca al "Vial" della WinteRace 2016 (3-5 marzo). A bordo di una Fiat 124 Spider del 1967 del Gruppo Promotor di Ferrara, Alessio De Angelis e Luca Gastaldi affronteranno le strade dolomitiche tra Italia e Austria che disegnano il percorso di questa classica invernale giunta alla quarta edizione. La nostra partecipazione segnerà il debutto di una stagione sportiva che ci vedrà protagonisti in altri importanti appuntamenti, italiani e stranieri: una "squadra corse" per essere in prima linea e sempre in contatto con i migliori specialisti della regolarità e dei rally.

WinteRace 2016, Super Classica ACI Sport organizzata da Alte Sfere e riservata a 80 vetture costruite entro il 1976, prevede un percorso di oltre 400 km intervallato da 70 prove cronometrate suddivise in 43 rilevamenti di regolarità classica e 27 a media. L'equipaggio che avrà ottenuto il miglior risultato, sommando le due modalità di rilevamento, verrà proclamato vincitore della WinteRace 2016 e sarà premiato dalla Parmigiani Fleurier con un prestigioso orologio Tonda Métrographe. L'equipaggio che risulterà il migliore nelle prove di media riceverà in premio un lingotto d'oro del peso di 100 grammi, offerto dalla BSI Banca della Svizzera Italiana.

La prima tappa di gara si svolgerà in Austria: dopo la partenza da Cortina d'Ampezzo, gli equipaggi si dirigeranno verso il Lago di Misurina, Dobbiaco e San Candido; in territorio austriaco le vetture attraverseranno Sillian, Obertilliach, Maria Luggau, Liesing, Sankt Jakob, Kötschach, Oberdrauburg per arrivare a Lienz. Dopo la sosta per il pranzo la gara ripartirà alla volta di Bannberg, Sankt Ju-

stina, e Sillian per terminare in Italia. Le ultime prove si svolgeranno a Dobbiaco. Sabato 5 marzo, gli equipaggi si dirigeranno verso il Passo Falzarego, attraverseranno Arabba e Corvara in Badia per continuare verso Passo Gardena, passando per Ortisei e raggiungendo la storica Abbazia di Novacella, Chienes, Longega, San Vigilio di Marebbe e Passo Furcia, Valdaora e Monguelfo per rientrare a Cortina d'Ampezzo.

La grande novità dell'edizione 2016 è il "1st Porsche WinteRace" dedicato alla partecipazione di 30 vetture monomarca (storiche e moderne) selezionate dall'organizzazione che partiranno in coda alla gara. Le iscrizioni si chiudono il 12 febbraio 2016.

Nella foto, Alessandro Gamberini nell'edizione 2015.
www.winterace.it



www.bergamohistoricgranprix.com

Regione Lombardia Sport, Provincia di Bergamo, Comune di Bergamo, Automobile Club Bergamo, Associazione Spazio a Volo, Lions Club Valcalepio Val Cavallina, Bergamo.

Automobilismo DEPOCA, L'ECO DI BERGAMO, TURISMO BERGAMO, BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX.

Bergamo Historic Gran Prix DOMENICA 29 MAGGIO 2016

CIRCUITO DELLE MURA

"Avete un circuito stradale sublime, superiore a quello tanto rinomato e blasonato di Montecarlo"

Tazio Nuvolari vincitore dell'edizione del 1935

Sono ammesse all'esclusivo evento
vetture e moto da corsa costruite prima del 1975:

F1-F2-F3-FJ - ANTEGUERRA GP/SPORT
GTS/SPORT - MOTO GP

iscriviti adesso...

Info: Simone Tacconi BHGP
 tel. 0039 3470540627 - fax 0039 035220273
 mail: info@bergamohistoricgranprix.com

kefri
 stampe antiche
www.kefri.com

CPZ
 SPA

Vaillant Service plus
 CENTRO ASSISTENZA TECNICA UFFICIALE

BERTOLETTI DANILO srl
 ECOGAS srl Tel. 035 611526/035 340040

PlanetW
 agency

LA PASSIONE PER I RALLY DIVENTA DIORAMA

Tempi duri per l'occupazione. Lo sa bene Daniele Cosenza, 41 anni, cassintegro che si è inventato l'arte del modellismo in attesa di tempi migliori. "Lavoravo in un'azienda di marmi a Volargne, vicino Verona, ed ero incaricato della selezione del materiale, ossia dovevo stabilire il livello di qualità di piastrelle e mattonelle alla fine del ciclo di lavorazione. Poi è iniziata la crisi, le banche hanno chiesto alla società di rientrare e alcuni capannoni sono stati chiusi, con conseguente cassa integrazione per alcuni dipendenti".

Ora Daniele sta cercando un lavoro, "qualsiasi esso sia", sottolinea con buona volontà. Ma nell'attesa ha pensato di trasformare in plastici e diorami i sogni di ragazzo: i rally. Ne ha visti parecchi negli anni magici del rallysmo internazionale, sempre come spettatore. E tante volte ha volato con la fantasia sulle lame di luce che tagliavano il buio della notte mentre il rombo di Porsche e Stratos squarcavano la tranquillità secolare delle vallate attraversate dalle corse. Così, piano piano, con l'arte della pazienza e supportato dalla necessaria documentazione reperita su riviste specializzate, libri, internet e filmati recuperati su youtube, Cosenza ha riprodotto dozzine di scene suggestive, che molti appassionati di varie regioni italiane hanno apprezzato. "Uso molto legno oltre a cartapesta, colori naturali, polistirolo e colla elastica, tale da resistere anche a piccoli urti", spiega accarezzando con gli occhi l'ultima creazione, larga più di un metro e venti, dedicata al Rally Due Valli.

"Le corse su strada sono avventure indimenticabili e molti piloti e appassionati sono contenti di poterli rivivere con un diorama speciale, una creazione unica, di vario formato, che ricorda loro un momento irripetibile, come una piccola scultura". Poi guarda le sue creazioni e aggiunge: "Per fermare le emozioni a volte non bastano foto e filmati e per questo ho deciso di rappresentare la mia grande passione per i rally con i diorami, ovvero scene che riproducono in scala ridotta un fatto accaduto. Come in un piccolo presepio, faccio rivivere alcuni frammenti della corsa con tanto di paesaggi, alberi, strade, case".

(Castellarin)



PARTITI I CORSI PROFESSIONALI DI CARROZZERIA DAI SALESIANI

Nel settembre scorso a Roma il Centro Nazionale Opere Salesiani ha iniziato nella sede dell'Istituto "Teresa Gerini" di via Tiburtina, a Roma, lo svolgimento di corsi di formazione per restauratori di auto d'epoca. L'iniziativa si affianca alle numerose altre che il Cnos tiene nella stessa sede ed è stata studiata e promossa assieme all'Automobile Club d'Italia e in particolare della sua sezione AC Storiche. Il corso sarà strutturato in futuro in tre anni (per ora è biennale) ed è destinato ai giovani in età scolare.

Interpellato da Automobilismo d'Epoca, il Segretario Nazionale CNOS-FAP Settore Automotive, Matteo D'Andrea ha spiegato che per il momento si tratta di contenuti inseriti nell'ambito del piano formativo per carrozzeri preesistente. Pertanto a Giugno prossimo usciranno dalla scuola giovani che hanno anche competenze di restauro sulle carrozzerie delle automobili d'epoca. Questo corso, come gli altri del CNOS-FAP, è gratuito.

È in attesa di presentazione alla Regione Lazio (imminente) anche un corso di specializzazione di 300/500 ore per privati, ossia per chi avrà ultimato il corso di cui sopra, come per addetti al lavoro che vogliono formarsi o aggiornarsi sulle tecniche di riparazione di auto d'epoca; la presentazione in Regione serve per accedere ai fondi di finanziamento europei. Non dovesse andare a buon fine questo finanziamento, il corso sarà a pagamento, con una quota di iscrizione ancora da definire.

In futuro altri corsi dovrebbero essere attivati anche in altre regioni italiane.

Per informazioni: www.cnos-fap.it; tel. 06-5107751.





2015 ANNO DA RECORD PER IL RM SOTHEBY'S

Il 12 marzo si terrà ad Amelia Island, in Florida, l'annuale vendita all'asta di RM-Sotheby's che anche quest'anno proporrà pezzi di grande interesse. Nel catalogo composto da un centinaio di lotti, ci sarà anche un gruppo di pregevoli vetture degli Anni 20 e 30, tra cui un ruolo di primo piano avrà certamente la Avions Voisin C14 Lumineuse del 1927 (in foto), vettura appartenuta allo stesso Gabriel Voisin.

Numerosi esemplari della C14 ebbero proprietari illustri, come Maurice Chevalier e Josephine Baker. Tra i personaggi celebri che possedettero una Voisin C14 ci fu anche l'architetto Le Corbusier, che acquistò proprio l'esemplare che era stato di Gabriel Voisin. La vettura è stimata 1,2-1,5 milioni di dollari.

Con la vendita di Amelia Island RM-Sotheby's affronta il 2016 con l'obiettivo di ripetere i successi del 2015, anno in cui il gruppo RM nelle sue aste di auto ha totalizzato vendite per 593 milioni di dollari, che rappresenta il nuovo record del settore, con un aumento del 26% rispetto al 2014. Le auto vendute nelle quindici aste organizzate da RM nel mondo durante il 2015 sono state 2.962.

www.rmsothbys.com

DA AREXONS L'HOT-LINE CON L'ESTETISTA (DELL'AUTO)

Nell'aspirazione a curare per il meglio la propria "storica" capita di avere dei dubbi su quale sia il trattamento migliore e più adatto. A queste situazioni ha pensato la Arexons, azienda specializzata in prodotti per la cosmesi dell'auto, che dalla primavera scorsa ha attivato il "Servizio Concierge". Via telefono è possibile avere a disposizione l'esperienza dell'Assistente Arexons per consigli e suggerimenti su come intervenire sulla propria vettura. Il servizio funziona mediante il numero telefonico verde 800-58.24.87, 7 giorni su 7, dalle ore 9 alle 19. L'esperto Arexons è disponibile anche collegandosi al sito web Arexons, dalla pagina Facebook dedicata o tramite QR code per un accesso immediato tramite cellulare. Una volta collegati è possibile avere una risposta in tempo reale attraverso il servizio di messaggistica o per email se c'è bisogno di inviare immagini.

www.arexons.com



SVERNICIATURA AD ACQUA AD ALTISSIMA PRESSIONE

www.silemotori.it

La sverniciatura con acqua ad altissima pressione è estremamente efficace nella rimozione di vernici, catrami, fondi isolanti e ruggine senza provocare deformazioni nella lamiera, quindi particolarmente adatta al trattamento di superfici metalliche di scocche e singole parti di auto d'epoca come porte e cofani.

È un trattamento che non lascia residui, non intacca le saldature, non provoca alterazioni fisiche o meccaniche, può essere localizzato e rimuove ogni tipo di vernice, stucco e colla, riportando il materiale al suo stato primario, che consiste nel metallo originale, senza lasciare alcuna impurità.



Il flusso d'acqua arriva sul metallo attraverso degli ugelli fissati su un dispositivo rotante e può essere variato in termini di pressione e di concentrazione per specifiche esigenze di lavoro, permettendo di rimuovere in modo "soft" le vernici più resistenti anche da supporti non metallici.

È una lavorazione che ha rispetto per l'ambiente, poiché utilizza solo ed esclusivamente l'acqua come abrasivo, mentre le impurità e i residui sedimentano in una vasca da cui vengono raccolti e poi smaltiti. L'acqua di lavorazione viene inoltre filtrata e riutilizzata per successivi trattamenti.

Silemotori s.r.l.

www.silemotori.it

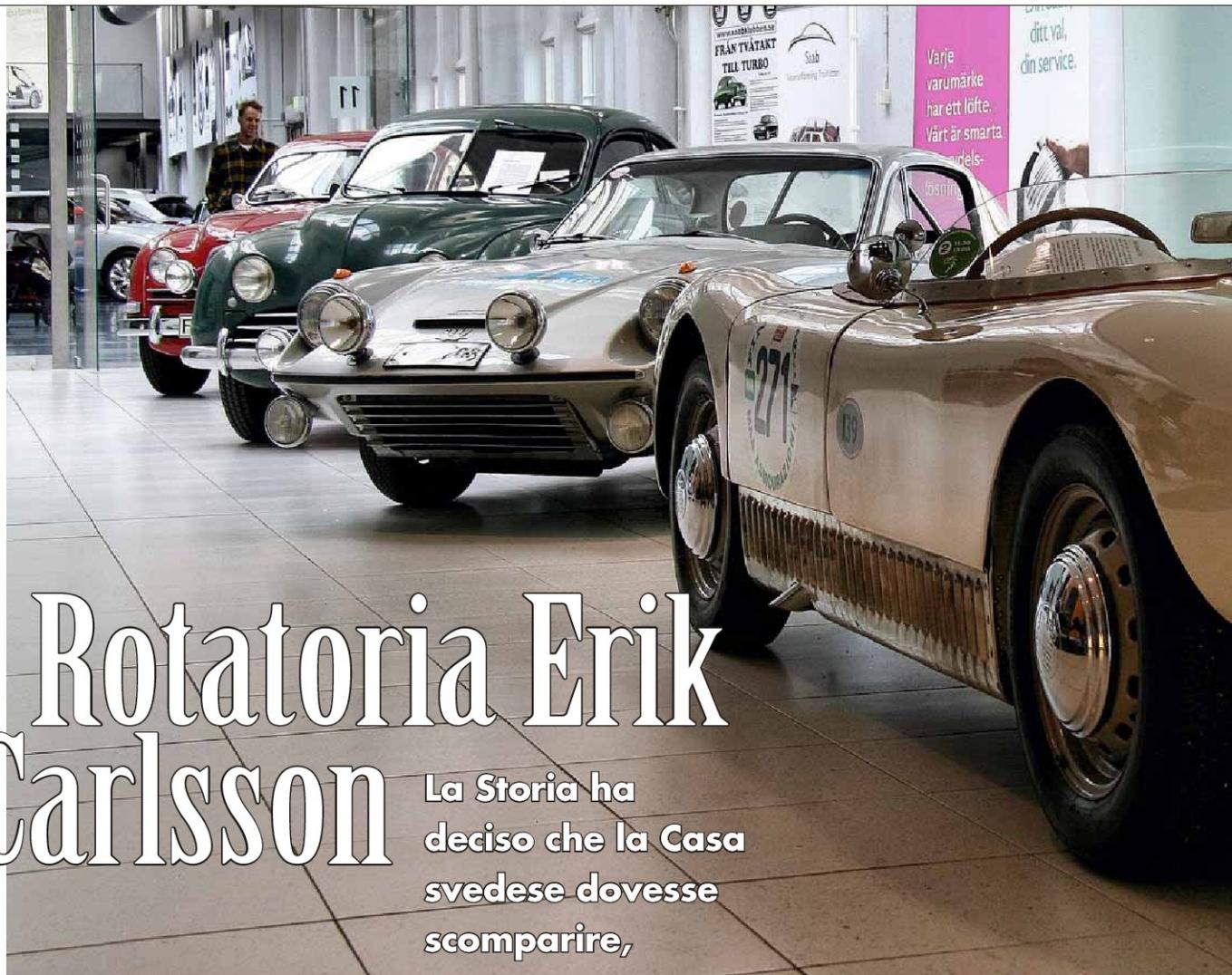
Via Reginato, 85/H, 31100 Treviso

Tel. 393 9733779 – silemotori@gmail.com

Sede operativa: Via Marconi, 101, 31020 Villorba (TV)



SERVIZIO DI RITIRO E RICONSEGNA



Rotatoria Erik Carlsson

La Storia ha deciso che la Casa svedese dovesse scomparire, nonostante un passato glorioso. Ma il giro del destino è stato fermato dai volontari, che lavorano per tenere aperto il museo e offrire visite... personalizzate.

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

Negli ultimi anni, con la crisi mondiale, alcune Case automobilistiche non hanno avuto scampo. Tra queste, anche alcune che, per storia e solidità, si pensava avrebbero retto. Come la Saab, storica piccola grande di marca svedese che, nonostante tutti gli sforzi, è scomparsa: ceduta ai cinesi, che le hanno poi cambiato nome. E ciò, nonostante alle spalle vi fosse un'intera industria aeronautica.

Per fortuna, almeno il museo di Trollhättan ha resistito, grazie anche agli appassionati che si sono prodigati in collette e raduni di solidarietà in ogni angolo del globo, Italia compresa. Una cordata composta dall'amministrazione della cittadina svedese, da Saab AB e da finanziatori privati ha infine rilevato il museo, che è tuttora vivo e vegeto e visitabile regolarmente presso gli storici

ci locali della vecchia fabbrica di locomotive, di cui sono ancora visibili la struttura e alcune attrezzature originali, all'interno del complesso industriale di NOHAB. Entrando a Trollhättan, piacevole cittadina industriale a nord di Goteborg, ci si arriva svolgendo alla "Rotatoria Erik Carlsson".

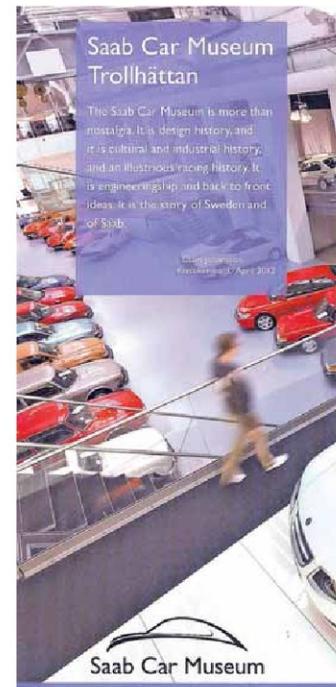
Eliche

Il nome Saab nasce come acronimo di Svenska Aeroplan AktieBolaget (Aeroplani Svedesi Società per Azioni), azienda fondata nel 1937 e attiva in diversi settori industriali: negli anni tratterà aerei, computer, sistemi di navigazione, autocarri e altri prodotti di ingegneria. La divisione Saab Automobile si aggiunge negli anni Quaranta del secolo scorso, quando si decide di debuttare su nuovi segmenti di mercato realizzando il prototipo Ursaab, vettura quattro po-



SONETTI SVEDESI

In apertura una bella "infilata" di Saab storiche, allineate all'ingresso del museo: dietro la Sonett barchetta si intravedono, a spina di pesce, una Sonett II preparata per le corse, una 92 e una 95 due tempi. Qui sotto, la brochure del museo.



sti compatta dal design avveniristico e aerodinamico, fortemente influenzato dalle esperienze aeronautiche del gruppo. Non a caso il logo Saab sin da allora rappresenta un bimotore a elica stilizzato.

La storia narrata dal Saab Bilmuseum di Trollhättan parte proprio da quel prototipo, presentato ai visitatori in una etera soluzione "sottovetro" dove la vettura originale posa emblematicamente affiancata da una grossa ventola. Da quel prototipo nacque il primo modello di serie, la Saab 92, una "tutto avanti" spinta da un piccolo 2 tempi di derivazione DKW. Il resto della storia, azzardando un paragone, potrebbe essere avvicinato a quanto accaduto in Germania con VW e Porsche: la biografia automobilistica di Saab per buona parte del '900 si è basata di fatto sull'evoluzione di un solo modello, in diverse varianti. La

"92" infatti evolve prima nella "93", molto simile come estetica e impostazione generale, ma motorizzata col primo propulsore Saab ancora a due tempi, e poi nelle successive "96" e "95" (versione giardinetta 3 porte della "96"). Sulla base meccanica della "96" debuttano le sportive Sonett, che nei primi anni '60 danno vita a una sorta di ibrido con carrozzeria accattivante ma spinta da un pacioso due tempi da 850 cc con cambio al volante, fino a quando la "96" non riceve il primo 4 tempi, un V4 Ford che la Saab continuerà ad acquistare e montare anche dopo la sua sparizione dai listini della casa fornitrice.

Turbo

Negli anni '70 la "96" evolve ancora e dopo una serie di restyling diventa "99", vettura celebre per essere tra le prime sul merca-

to dotate di turbocompressore. Con la "99" si gettano le basi della serie di maggior diffusione del marchio svedese, quella "900" che in versione a 3, 4 e 5 porte e cabrio tanto successo ha avuto anche da noi. Gli anni '80 vedono la partnership col gruppo Fiat/Lancia, che venderà in terra scandinava la Delta col nome di "Saab 600", e con il quale condividerà il progetto che porterà alla ammiraglia "9000", "sorella" delle Fiat Croma e Lancia Thema, mentre il decennio successivo porta al legame col gruppo GM, che darà vita a diversi modelli comuni, inclusa la berlina "9-3" da cui sarebbe dovuto partire l'ipotetico ennesimo rilancio del marchio.

Tutto questo percorso è molto ben rappresentato negli ampi ambienti del museo, che comprende oltre 120 auto. La sezione sportiva costituisce una porzione conside-



revole, vista la storia di successi nelle corse. Negli anni '50 la neonata divisione auto di Saab è infatti già fortemente impegnata nelle competizioni, e in particolare nelle specialità "di casa", cioè i rally. Tra i successi più clamorosi, grazie a quel "ragazzone" di Erik Carlsson, recentemente scomparso e all'epoca spiritosamente soprannominato "on the roof" per i frequenti ribaltamenti, nel 1962 e '63 Saab si aggiudica il prestigioso Rallye di Monte-Carlo, portando il marchio svedese alla ribalta sportiva internazionale. Ma il mitico connubio Carlsson/Saab col tempo saprà farsi valere anche su tutt'altro genere di tracciati, conquistando ottimi piazzamenti assoluti in gare come l'East African Safari Rally, il BP Australian Rally o il Baja 1000.

Diversi e interessanti sono i prototipi sperimentali derivati da modelli di serie ma profondamente elaborati nella meccanica, alla ricerca di prestazioni assolute o di nuove soluzioni tecniche, dalla 96 bimotore 6 cilindri alla 99 Turbo 16 valvole, alle 9000 dei record di durata sul circuito di Talladega in Alabama (100.000 km ad oltre 213 km/h di

SAGOME

In alto, a sinistra il prototipo UR-Saab, "sottovetro" e una "92" nel colore verde (diffusissimo perché era la stessa degli aerei). Sopra, le sagome di cartone dei privati e la nostra guida John-Gustaf. Sotto, la "96" bimotore e a destra, un... Troll.





FUTURO STORICO

Sopra, il prototipo Aero X Concept del 2006 e l'area con i modelli recenti e la galleria dei motori. Sotto, una bella 99 Turbo in livrea madreperla e una panoramica dell'area con i prototipi. In basso, la sede del museo, nella fabbrica di locomotive, e il pieghevole per i sostenitori del museo.



media). Completano l'esposizione alcune vetture private, di serie e da competizione, simpaticamente affiancate da sagome in cartone a grandezza naturale dei rispettivi proprietari, che spiegano le particolarità delle proprie "care".

Volontari

Il museo è attrezzato come ogni struttura moderna dovrebbe: caffetteria, shop, archivio storico, sala conferenze; ma qui preferiamo soffermarci su un altro aspetto. Notiamo che sul badge di identificazio-

ne di John-Gustaf Gudmundson, il distinto signore che ci ha accolto, non c'è scritto "guida", bensì "Saabveteran". Dati i travagliati di cui abbiamo parlato in apertura, oggi il museo non può permettersi di pagare molti stipendi; per questo, buona parte del personale in esso impiegato è composta da "veterani", ovvero ex-dipendenti del vicino stabilimento Saab. Le funzioni vitali del museo sono interamente a carico di volontari, donazioni e proventi della biglietteria e

dello shop, attivo anche online all'indirizzo saabcarlmuseum.se/en/webshop/ (lo abbiamo testato, sono efficientissimi). Il fatto che le guide siano dipendenti Saab rende la visita al museo estremamente più interessante, perché chi vi parla non ripete una lezioncina mandata a memoria, ma vi racconta aneddoti ed esperienze propri di

ciascuno. Quando John-Gustaf si ferma davanti alle "sue" auto, vediamo i suoi occhi brillare dall'emozione. Dove mai potete approfittare di un privilegio del genere?

DOVE E COME

Saab Car Museum

Åkersjövägen 18, SE-461 29 Trollhättan - Sweden - N 58 16,399; E 12 16,588

Telefono: +46 520 289 440; e-mail: info@saabcarlmuseum.se

Aperto martedì-domenica 11-16; dal 22 giugno al 16 agosto 9-17

Biglietti: adulti 90 corone (circa 9 euro); anziani 75; bambini 50 (fino a 3 anni gratis)

Chiuso 22-26 dicembre, 31 dicembre, 1 gennaio, 19-21 giugno

Sul sito sono inoltre disponibili tutte le informazioni per chi volesse sostenere il museo con donazioni in denaro o in beni per arricchire la collezione.

www.saabcarlmuseum.se





L'oro toscano

Grande passione e molta competenza al centro del successo del primo evento dell'anno, tra i pochi che funziona fuori dal nord Italia È ancora una vera mostra-scambio: tanti ricambi e belle auto, non delle "solite"

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

Stefano Sangalli, della società Alte Sfere, è colui che tira le fila di Arezzo Classic Motors, l'evento fieristico che apre la stagione dei saloni dedicati al motorismo storico. L'edizione 2016, infatti, si è svolta il 9 e 10 gennaio nei padiglioni del moderno quartiere fieristico toscano richiamando come al solito migliaia di visitatori (oltre 13.000 al botteghino, con lunghe code già al sabato mattina): «La nascita di Arezzo Classic Motors è stata una sfida -ci ha detto Sangalli- perché si voleva organizza-



re una manifestazione di livello anche nel centro Italia. Era il 1999 quando presi accordi con Arezzo Fiere per organizzare l'edizione del gennaio successivo. Io mi ero da poco trasferito a Cortona dopo aver gestito i saloni di Novegro e il mercato di Monza che si svolgeva in concomitanza con la Coppa Intereuropa. Fin dal primo momento fu fondamentale il supporto del locale club ASI "Il Saracino", che ancora oggi è nostro partner soprattutto per l'allestimento delle mostre tematiche e per

aiutarci a superare le difficoltà che si incontrano in un settore come questo animato da uno spirito molto conservatore: vorremmo mettere in pratica molte idee innovative, ma a volte si fatica ad ottenere riscontri positivi. Ad esempio, ci impegniamo sempre di più per aprirci ai giovani, coinvolgiamo i ragazzi delle scuole perché bisogna perseverare con le nuove generazioni: sono quelle che sanno darci i giusti stimoli e che garantiranno lo sviluppo futuro di questo mondo».

VETRORESINA

In apertura, le Simca dei fratelli Chianucci, restauratori e collezionisti di Rassina, alle porte di Arezzo: in primo piano una Rallye 3 del 1978, in secondo piano una rara Simca CG del 1969 con carrozzeria in vetroresina. In questa pagina, in alto, un lamierato per il frontale della Fiat Campagnola e, qui sopra, l'area esterna della fiera con numerose auto in vendita.



BASTA CHIEDERE

In alto: plance, cruscotti, paraurti e mascherine anche di fuoriserie Vignale e Francis Lombardi; oppure serve uno spinterogeno? Basta chiedere... Qui sopra, si discute sull'acquisto di una bella Fiat 850 Coupé del 1967 proposta a 6.500 euro (poi andata venduta).

Qual è il segreto del successo di Arezzo Classic Motors?

«La data è senz'altro il primo punto a favore: inauguriamo il nuovo anno, gli appassionati hanno voglia di incontrarsi e di respirare l'odore dei motori. L'inverno concilia i restauri ed ecco che si va a caccia di ricambi. Poi, parlando con estrema modestia, pensiamo

di fare bene il nostro lavoro: capacità organizzative professionali sono fondamentali per far sì che una manifestazione di questo genere si ripeta negli anni cercando di alzare ogni volta l'asticella».

Il mercato dei motori storici, e quindi le fiere come questa, hanno subito qualche mutamento con lo sviluppo di Internet?

VOLUMETRICO PER DIESEL 2T

Qui sotto, ancora una carrellata di curiosità scovate ad Arezzo: insegne e giocattoli vintage, un compressore volumetrico Alfa Romeo per motori diesel a due tempi e una Vespa "faro basso" di fine anni Quaranta allestita per le competizioni e oggi ancora conservata dopo aver affrontato mille avventure. Al centro, lo stand del Club Saracino dedicato alla tematica delle ruote in legno con la presenza di vetture anteguerra come la Rugby M4 del 1930; un'Alfasud Sprint del 1979 in vendita a 8.900 euro. In basso, una Volkswagen Golf GTI del 1983, perfettamente conservata.



«In parte sì, ma bisogna anche dire che la gente si è presa, e continua a prenderci, molte fregature da Internet. Ecco perché questi eventi continueranno a funzionare: ci deve essere il contatto diretto tra le persone, bisogna vedere con i propri occhi e toccare con mano veicoli e pezzi di ricambio».

Auto, moto & Co.

Oltre all'impegno di Arezzo, in questo periodo Alte Sfere è in pieno fermento per la Winterace, in programma dal 3 al 5 marzo sulle Dolomiti tra Italia e Austria. Come riuscite a conciliare le due manifestazioni?

«Per noi sono quasi complementari - ha evidenziato Sangalli-, due facce della stessa medaglia: da una parte il salone statico, il mercato per l'acquisto delle vetture e dei ricambi; dall'altra l'uso dinamico delle auto storiche, il piacere di guidarle in condizioni anche al limite e con spirito sportivo».

La formula di Arezzo Classic Motors è

sempre la solita, ovviamente. Centinaia di espositori (oltre 250) tra specialisti di auto, moto, automobilia, editoria e modellismo. Grande novità di quest'anno è stata la mostra "ORODAUTORE", con l'esposizione di artisti nazionali e internazionali che hanno espresso tradizione e innovazione, eleganza e creatività dell'arte orafa contemporanea. Il Chimera Classic Motor Club, prima scuderia aretina, ha invece allestito un'interessante tematica sulle vetture Giannini e di Formula 3; il Valdellasa Classic Motor Club, infine, ha premiato i piloti del Campionato Nazionale "Challenge Salita Piloti Autostoriche 2015".

La ruota di legno

Il Club Saracino, da sempre promotore di interessanti mostre tematiche, quest'anno ha messo in scena la storia delle ruote in legno. Tre vetture costruite negli anni Venti - una Rugby del 1928, una Chevrolet del 1926 ed una Pontiac del 1925 - hanno messo in risalto l'utilizzo di questo com-



ponente inventato nel 4.000 a.C. sotto forma di disco di legno pieno forato al centro per l'introduzione di un perno. Così è rimasto fino al '400, con l'introduzione delle razze incrociate e la cerchiatura in ferro per aumentarne la resistenza. Solo alla fine del XIX secolo il ferro ha lasciato posto alla gomma, grazie all'invenzione dello pneumatico attribuibile all'inglese John Boyd Dunlop.



Pompieri alla 1000 Miglia

Hanno partecipato alla mitica "Freccia Rossa" con un'Alfa Romeo 2500 SS ispirata alle auto dei comandanti dei pompieri in servizio nell'immediato dopoguerra

TESTO E FOTO DI DANILO CASTELLARIN

Ci sono passioni che restano nel cuore. Per Nicola Colangelo, 73 anni, ingegnere, comandante dei Vigili del Fuoco di Mantova fino al 1994, la passione della vita era l'Alfa Romeo 2500 SS "Freccia d'Oro", che nel dopoguerra era appannaggio dei comandi più prestigiosi. Dopo anni di ricerche, Colangelo trova un modello simile, costruito nel 1948, colore blu scuro. Passa qualche tempo e il Ministero dell'Interno spinge per una partecipazione ufficiale dei Vigili del Fuoco alla ricezione storica della Mille Miglia, dove le vetture della Polizia Stradale sono già da tempo una simpatica consuetudine. Perché non schierare a Brescia anche un'Alfa rossa



ROSSO FUOCO
La "Freccia d'Oro" era l'ammiraglia dei Vigili del Fuoco riservata agli alti comandi delle più importanti città italiane: diventò un simbolo della ricostruzione.

dei pompieri? Colangelo non ci pensa su due volte. E, forte di uno spirto di corpo inossidabile, mette a disposizione la sua 2500 SS. Che viene "pellicolata", come si dice in gergo, ossia rivestita di una pellicola adesiva applicata a caldo con il colore e le decorazioni identiche a uno dei modelli storici, in uso fino alla fine degli anni Cinquanta e ormai intrattabili. Questo metodo permette di cambiare livrea senza compromettere la verniciatura originale che sta sotto. Alla rievocazione della Mille Miglia il successo è enorme. Il pubblico accoglie sempre con simpatia il Corpo dei Vigili del Fuoco. Da sempre percepito e vissuto come una famiglia di angeli buoni, pronti a intervenire tirandoti fu-



ri dai guai quando la vita riserva le sorprese peggiori, incendi, terremoti, alluvioni, frane. Per giunta senza blocchetto delle contravvenzioni, necessario strumento di lavoro per altre istituzioni come Polizia, Finanza e Carabinieri. Forse per questo più temute e, di conseguenza, avvertite dalla gente come più severe, a volte meno amiche.

«Però devo ammettere - riconosce candidamente Colangelo - che alla Mille Miglia avremmo meritato anche noi almeno una mezza dozzina di contravvenzioni, soprattutto sulla via del ritorno, dopo Bologna, quando i tempi stringevano e, per rispettare la tabella di marcia, tutti i concorrenti hanno cominciato a premere sull'acceleratore, strade aperte, gente dappertutto, freni da ridere...». Anche senza sirena, la vecchia Alfa 2500 "Freccia d'Oro" aveva licenza di correre sulle strade che l'avevano vista protagonista di tante imprese più di mezzo secolo prima. Passati cinque anni da quella memorabile edizione della Mille Miglia, l'Alfona di Colangelo conserva ancor oggi la sua pellicola rossa perché, come dice lui, «al cuor non si comanda». E spiega: «I Vigili del Fuoco hanno rap-



PRESTAZIONI UTILI

Ruote a raggi, volante bianco in bachelite, muso lungo e posteriore "a gobbone", l'Alfa Romeo 2500 fu destinata ai Vigili del Fuoco soltanto di quattro città: Roma, Milano, Torino e Napoli. le sue prestazioni da GT erano utili in caso di calamità. A sinistra, la chiave di accensione attorniata dagli interruttori di alcuni servizi elettrici.



DOVE, COME, QUANDO

Museo dei Vigili del Fuoco, Largo Vigili del Fuoco, (MN).

Da vedere: automezzi, autopompe, auto, ambulanze, natanti, modelli, cimeli.

Orari di apertura: sabato 14.30-18; domenica 10-12 e 14.30-18

www.museovigilidelfuoco.it - tel. 0376-22771

Dal lunedì al venerdì visitabile su prenotazione

presso il Comando Vigili del Fuoco di Mantova

presentato il capitolo professionale più importante della mia vita, anche perché mio padre Edoardo era comandante generale del Corpo e quando ho fondato il Museo dei Vigili del Fuoco di Mantova ho pensato a lui».

Le "Alfone"

L'Alfa Romeo 6C 2500S "Freccia d'Oro" dell'ingegnere Nicola Colangelo è concepita negli ultimi mesi del 1945, quando la direzione dell'Alfa Romeo avvia la ricostruzione degli stabilimenti di Arese partendo dal recupero degli immobili e degli impianti devastati dalla guerra e da quanto è rimasto della produzione delle autovetture. Gran parte dei veicoli leggeri è stata allestita per scopi bellici, come la famosa 6C 2500 Coloniale, e molti motori sono stati prodotti per mezzi d'assalto della marina. Finita la guerra, nasce l'idea di una nuova automobile di alto livello per rilanciare l'Alfa Romeo sul mercato internazionale. Dopo pochi mesi, sulla base del progetto della 6C 2500 che risale al '39, nasce una vettura di carattere sportivo una carrozzeria metallica prodotta interamente dall'Alfa Romeo, che riscuote un grande successo per l'eleganza e le prestazioni. Va ricordato che nel dopoguerra le strade erano devestate e l'Italia viveva un'espansione industriale spesso disordinata, con gravi problematiche sul territorio e fre-



quenti incendi: «Era di massima importanza -spiega Colangelo- che i comandanti provinciali disponessero di autovetture veloci per poter arrivare il più presto possibile sul luogo dove si era verificata qualche sciagura e coordinare i soccorsi quando capitavano incendi di stabilimenti chimici, petrolchimici e fabbriche ad alto rischio, allora meno controllate rispetto a oggi, perché l'importante era produrre, crescere, occupare. Fu così che nel 1949 i Vigili del Fuoco ordinaron alla Casa milanese otto esemplari dell'Alfa Romeo 6C 2500 S, che gli autisti chiamarono semplicemente "Alfone". Le auto furono destinate ai "comandi provinciali

di prima categoria", ossia Roma, Milano, Napoli e Torino». La 6C 2500 S di Colangelo ha un motore a 6 cilindri in linea con doppio albero a camme supportato da un telaio che, benché di tipo tradizionale con longheroni e traverse scatolate, supporta sospensioni a ruote indipendenti, anteriori e posteriori. Queste automobili, innovative nello stile, hanno svolto anche una funzione di alta rappresentanza per il Corpo dei Vigili del Fuoco -unico al mondo a struttura nazionale e non locale- che ha sempre suscitato grande ammirazione e gratitudine. Alla Mille Miglia 2011, oltre alla 2500 di Colangelo, c'era un'unità d'appoggio dei Vigili del Fuoco: il fuoristrada AR51, detta "Matta".

(COL)ANGELO CUSTODE

Nicola Colangelo, 73 anni (in basso a destra), ingegnere campano, per anni comandante dei Vigili del Fuoco di Mantova, dove vive. Appassionato di storia, nel 1991 aveva fondato il Museo dei Vigili del Fuoco nella città dei Gonzaga. A lato, la vettura alla Mille Miglia. Sotto, a sinistra l'ampio e lussuoso divano posteriore; al centro, la Targa Asi di cui è dotata la 6C.



LA SCALA DI MAGIRUS

Nato nel 1991 come Galleria Storica del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, grazie alla determinazione dell'allora comandante Nicola Colangelo e di un piccolo gruppo di vigili, ha in seguito coinvolto nella sua realizzazione e gestione quasi l'intero personale che all'epoca operava nel Comando e si è buttato a capofitto nella ricerca, nella sistemazione e nel restauro dei mezzi recuperati in giro per l'Italia. Nel 1994, un decreto del Ministero dell'Interno ha riconosciuto la Galleria Storica come sede espositiva permanente di rilevanza nazionale del Museo Storico dei Vigili del Fuoco.

Situata nel complesso monumentale del Palazzo Ducale di Mantova l'esposizione offre una testimonianza dell'attività dei pompieri e dell'evoluzione della tecnica applicata ai macchinari e agli strumenti da essi adoperati. Il museo si sviluppa su quattro ampie sale comunicanti, separate da grandi aperture ad arco e conserva mezzi e testimonianze dal XVIII al XX secolo.

La prima sala ospita i mezzi più antichi, tra cui una pompa a mano del XVIII secolo, azionata dai cittadini volontari che partecipavano attivamente a domare gli incendi, una bicicletta dotata di manichetta e svariate moto, alcune con sidecar. Nella seconda e nella terza sala sono sistemati automezzi storici, anfibi, autopompe, anche di grandi dimensioni. Interessanti le scale in acciaio, tra cui una lunga

ben 26 metri e in ottime condizioni, progettata dal tedesco Conrad Dietrich Magirus. La quarta sala espone uniformi di varie epoche, gli antesignani degli odierni estintori, che contenevano sabbia al posto della schiuma, caschi di diversi paesi e periodi storici e, al centro della sala, addirittura un elicottero del 1956. Lungo tutto il percorso museale sono inoltre disseminati molti documenti, quali fotografie ed articoli. A richiesta vengono anche proiettati filmati storici. Un'interessante panoramica di questo museo (e di molti altri) compare nel sito dell'Automotoclub Storico Italiano www.asimusei.it.





TENTATIVI

Cronistoria di un ordinario Natale a casa Corno. Da sinistra: felicità è trovare un fanalino di una Trevi e lo specchio della Beta; si tenta una "riparazione" sulle cassette di frutta, che ovviamente cederanno sotto le martellate; si imbastisce il lavoro per una specchiera derivata dalla cornice del radiatore della Fiat d'anteguerra.

Ma, alla fine, il solo obiettivo realistico resta la... digestione, grazie all'additivo!

Natale con... Spingitutto!

Il nostro si fregava le mani per il maxi ponte natalizio, pronto a passare giorni interi in garage. Ma, come al solito, alle parole non sono seguiti i fatti... E ha dovuto far ricorso a espedienti chimici per smaltire le libagioni!



Di ROBERTO CORNO*

18 ! 18 giorni di vacanza! Pazzesco! Incredibile! 18 giorni, quasi come le vacanze estive!

Oh bene bene, finalmente del tempo per dedicarmi con calma e tranquillità alla vecchia e cara ruggine, ultimamente trascurata e messa da parte causa trasloco, lavoro e impedimenti vari. Oltretutto, proprio per la stanchezza atavica chenegli ultimi tempi ha colto me e la mia consorte (natural-

mente sto parlando di quella in carne e osso, non della Betona o di Fifi) abbiamo deciso di non muoverci da casa se non per brevi gite giornaliere.

18 giorni: una vita!

Sì, una vita da rottamaio...

Le aspettative sono alte, altissime, anzi da mal di montagna e la lista di lavori da fare per avere almeno un mezzo funzionante in maniera dignitosa (escludendo l'indistruttibile ed immarcescibile Land) è infinita-

mente lunga e variegata, non ho che l'imbarazzo della scelta.

Potrei dedicarmi alla Mini, fedele compagna di mille avventure e reduce dalla scampagnata Torino- Capo Nord: si meriterebbe una bella aggiustatina allo sterzo, ormai vago e fluttuante, e un leggero trattamento anti-ruggine; odio veder la strada scorrere sotto ai piedi...

Oppure potrei dedicarmi alla Betona: in realtà è in forma smagliante ma mi ha recen-

*ROBERTO CORNO È NATO A TORINO NEL 1974. INGEGNERE MECCANICO, HA UN'OSSESSIONE PER LE VETERANE. SOPRATTUTTO QUELLE AGGREDITE DALLA "RUST" (RUGGINE). SPIRITO BRITANNICO INGABBIAZZO NELLA REALTÀ ITALIANA, SI È ISCRITTO AL VINTAGE SPORTS-CAR CLUB IN INGHILTERRA



temente confessato di aver chiesto a Babbo-Rust Natale una freccia anteriore nuova e l'invidiatissimo e ambitissimo specchietto destro.

Oppure potrei dedicarmi alla consumata ma sempre elegantissima Fulvia verde Ostenda, ultimamente prodiga in slittamenti frizionesci e sonore grattugiate di cambio.

E perché non eliminare due ruote e dedicarsi al restauro conservativo estremo (pulizia e messa a punto meccanica) del Guzzi Galletto, naturalmente rinvenuto, e dove altrimenti, in un pollaio?

Poi, tra le altre (!) cose rugginose rimane sempre la mia vecchia, anzi ormai quasi centenaria fiamma, Fifi, che attende da tempo infinito una nuova dinamo e due o tre colonnine ruota... per carità, nulla di fondamentale, il repentino distacco di una ruota è sempre fonte di simpatici brividi!

Oppure potrei iniziare finalmente a costruire la famosissima special anteguerra per le gare del VSCC...

Oppure la special su base Guzzi... Oppure... Oppure...

Bene, detto questo chiaramente non pretendo di rinchiudermi subito in garage, ci mancherebbe altro è la vigilia di Natale e

ci sono un sacco di preparativi da fare. Verso le due di notte è tutto pronto e anche per questo 2015 abbiamo finito di fare i Babbi Natale; son già allo stremo!

Quarantaparenti

Poche ore di sonno ed è finalmente giunta la mattina di Natale e devo dire che anche quest'anno Babbo è stato generoso sia con me (libro Parigi-Dakar e libro preparazione raid per "Erre4") sia con la Betona (freccia e specchietto!). Fantastico..! Ma purtroppo oggi non c'è tempo per godersi i regali, ci attende un pranzo-monstre con i 40 (quaranta) parenti di mia moglie, che non solo son tutti simpatici ma cucinano anche molto bene... tutti e 40..! Quindi cibo, cibo, cibo, cibo, cibo e cibo e ancora cibo.

L'unico modo per sopravvivere, e soprattutto per non bloccare gli ingranaggi dell'apparato digerente, è quello di lubrificare abbondantemente con "Spingitutto", in pratica uno Svitol per esseri umani! Sopravvivo a stento a una notte di incubi inenarrabili.

E Santo Stefano lo passo finalmente a montare, avvitare e costruire come se non ci fosse un domani... peccato che i soggetti delle suddette attenzioni siano non

motori rugginosi ma: casa delle bambole in legno (gigantesca), pista F1 con doppio looping, aereo Playmobil e per finire la famigerata e complicatissima specchiera di Frozen... tra l'altro con un maledetto pezzo mancante!

Insomma, incredibile a dirsi ma per una strana congiunzione astrale (altro che stella cometa) e travolto da un'incredibile girandola mortale di... impegni con i parenti, gite in montagna per cercare la neve, test di giocattoli, pranzi, cene, cenni, botti, compiti delle vacanze, cibo (ho l'impressione di averlo già citato) e molto altro ancora, giungono in men che non si dica i tempi dell'Epifania che, come si sa, tutte le feste (in garage) porta via.

Il Natale in famiglia è stato un trionfo ma l'unico olio che ho visto è stato quello della bourguignonne di Capodanno, per non parlare dei lavori motoristici; a parte una toccata e fuga con un mozzo Lancia, l'unico altro pezzo di auto che ho toccato è stato il guscio di un radiatore di Salmson SC4 che finirà, trasformato in specchiera, a far bella mostra di se nel mio bagno! Ma, sbaglio, o si usava dire: Pasqua con chi vuoi e Natale con i tuoi (rottami), o forse non è proprio così... Mi sa che sto perdendo colpi, somministratemi altro Spingitutto!!

E AMA LAVORARE NEL GARAGE DI CASA: SMONTARE E RIMONTARE, A VOLTE RICOSTRUIRE DAL NULLA. DATEGLI UN'AUTO ANNI '30 (MEGLIO ANCORA ANNI '20) DA USARE NEL TRAGITTO CASA-UFFICIO E LO FARETE FELICE.

CLASSICTEAM: BILANCI E PROGRAMMI 2016

In una serata al Museo Nicolis il Classicteam ha festeggiato i suoi 5 anni di attività. Alla serata ha partecipato il pluricampione del mondo Miki Biasion; quanto alle auto erano in bella mostra una Lancia Fulvia e una stupenda Fiat "Balilla" coupé (*in basso a destra*).

Il sodalizio Classicteam è nato nel 2010 dall'idea di Ottaviano Checchi, allora vice presidente e direttore sportivo della Scuderia, con gli amici Corrado Corneliani e Marco Gandino (sotto), nell'ordine presidente e vice presidente: è la prima scuderia mantovana iscritta ad Aci-Csai (e quindi Coni), che si cimenta nelle gare di Regolarità per Auto Storiche. Gli obiettivi della squadra blu, bianco e rossa, erano l'allestimento di una squadra che potesse competere ai massimi livelli nelle più importanti manifestazioni di regolarità, incluso il campionato italiano; la promozione della re-

golarità auto storiche tra i giovani mettendo a loro disposizione un'automobile; l'organizzazione di una prova di Campionato Italiano a Mantova. Obiettivi che i soci premiati hanno contribuito a raggiungere, gareggiando e diffondendo i valori della scuderia mantovana: Giovanni Scarabelli di Pavia, 2° classificato nel Campionato Italiano regolarità; Flavio Renna di Taranto, per il secondo anno consecutivo 1° nel Campionato Italiano under 30. Lo sponsor di Classicteam, Eberhard & Co., da parte sua ha premiato tre piloti che in questi 5 anni si sono distinti per meriti speciali: Miki Biasion (*sotto con Corneliani*) ha consegnato ad Armando Fontana, Fabio Loperfido e Lucia Fanti altrettanti Desk-Clock, novità assoluta della collezione Tazio Nuvolari, personalizzati per l'occasione.

www.classicteam.it



MESE PER MESE IL 2016 DEL CHCC

Il Collectors' Historic Car Club di Cesena ha messo a punto un intenso programma di iniziative per il 2016. Di seguito il calendario:
 14 febbraio: Raid Città di Cesena
 5 marzo: Assemblea ordinaria
 18-20 marzo: Carovana di Primavera
 10 aprile: Passeggiata turistica primaverile
 16-17 aprile: Gita sociale al Museo Alfa Romeo
 15 maggio: Automaremonti e Anni 80-90
 3-4-5 giugno: Autogirovagando... nel passato
 1 luglio: Incontro in amicizia a Bertinoro
 9-10 luglio: Sotto le stelle... al chiar di luna
 15 luglio: Pareo Party
 5 agosto: Incontro in amicizia a Bellaria
 5-10 settembre: Classictour
 17 settembre: Seduta di certificazioni
 9 ottobre: Raduno d'autunno
 13 novembre: Cime tempestose
 11 dicembre: Pranzo d'auguri
www.chccesena.it

FESTA DI COMPLEANNO PER I 30 ANNI DELL'AMAMS

Criterium, rievocazione storica del Circuito del Te per finire con un settembre dedicato ai motori d'epoca e a Tazio Nuvolari: sono i punti salienti del programma dell'Amams Tazio Nuvolari di Mantova. Il calendario delle attività 2016 è stato svelato nel corso della serata di fine anno che ha celebrato anche i 30 anni del sodalizio. Negli intenti dei dirigenti del club mantovano il 2016 dovrà essere un anno dedicato a tutti i soci e a tutti i mantovani che porteranno alla ribalta la cultura del motorismo storico. Un leit-motiv sottolineato anche dai soci fondatori che hanno fatto notare come le auto, i motori e i piloti siano indissolubilmente legati a Mantova e a Tazio Nuvolari e alla sua storia culturale. L'incontro è stato anche l'occasione per la premiazione del miglior pilota della Squadra Corse, riconoscimento andato alla regolarista mantovana Simona Riviezzo. Sul podio del Criterium (*foto*), per il secondo anno, il campione Matteo Iotti, a seguire Umberto Foccoli e Claudio Scapinello.

www.amams.it



CALENDARIO VARIEGATO PER IL 2016 DEL "VETERAN" DI GENOVA

Si presenta interessante e ambizioso il programma 2016 del Veteran Car Club Ligure di Genova. Manifestazione di punta sarà la rievocazione del Circuito della Superba, dal 20 al 22 maggio per vetture ante-1945. Sempre premiata con la prestigiosa Manovella d'Oro, la manifestazione genovese presenterà nella giornata di venerdì un tour per la costa della riviera di Levante con pernottamento a Sestri. Sabato visita ai Forti di Genova sulle colline a cerniere del capoluogo ligure. Infine, domenica tradizionale competizione di regolarità in Corso Italia a Genova.

La stagione per il sodalizio genovese è iniziata il 24 gennaio con la prima uscita delle auto storiche in occasione del Circuito d'Albaro. Per gli appassionati delle competizioni di Regolarità il 20 febbraio un corso di avviamento e perfezionamento (in collaborazione con la scuderia Grifone). Il 19 marzo ci sarà il tradizionale Trofeo Marina Genova Aeroporto. Domenica 8 maggio, benedizione in piazza delle auto storiche. Il 24-25 settembre sarà la volta della rievocazione della mitica Pontedecimo-Giovi, un tempo teatro di memorabili sfide tra i campioni del volante ed oggi affermata manifestazione di regolarità Asi. Infine il 5 novembre è prevista una seduta di omologazione. Il tutto inframmezzato da alcune uscite locali e altrettante gite in luoghi di interesse per gli amanti del movimento storico a due e quattro ruote e riservate ai soci del sodalizio genovese.

www.vccligure.com

L'INTENSO 2016 DEL BIANCHINA CLUB

Il Bianchina Club ha deliberato il calendario delle manifestazioni organizzate dal sodalizio e delle iniziative cui lo stesso Club intende partecipare.

- 12-13-14 febbraio: Stand ad Automotoretrò - Torino
- 10 aprile: Raduno "La Bianchina sul molo" - Bogliasco (GE)
- 23-25 aprile: Raduno "La Bianchina sulla Riviera di Ulisse" - Gaeta (LT)
- 21-22 maggio: Fano o Tavullia Data in attesa di conferma
- 25-26 giugno: Sicilia Data in attesa di conferma
- 2-3 luglio: La Bianchina sempre più in alto - S. Anna di Vinadio (CN)
- 3-4 settembre: La Bianchina va a Prosecco - Valdobbiadene (TV)
- 1-2 ottobre: I nostri primi venti anni - Siena
- 21-23 ottobre: Stand alla fiera di Padova



GLI INNAMORATI DELLA FIAT IL 24 APRILE A BARDOLINO

Domenica 24 aprile si terrà a Bardolino (VR) la 13ª Adunata Internazionale Fiat, incontro spontaneo per possessori di vetture Italiane, costruite prima del 31 dicembre 1996. Saranno inoltre ammesse le Barchetta, le Coupé, le versioni Sporting o Abarth di tutti i modelli, nonché tutte le altre vetture italiane di particolare interesse tecnico quali Lancia Delta Integrale, Alfa Romeo 4C e altri modelli significativi.

L'evento vuole essere al solo semplice piacere dello stare assieme: non sono previsti moduli di iscrizione o altre formalità. La partecipazione, assolutamente spontanea, è libera e gratuita. Ognuna sarà libero di arrivare ed andarsene quando lo vorrà. Dalle 9.30, i promotori dell'Adunata saranno sul lungolago di Bardolino. Per informazioni: tel. 045-6212339.

www.benacoautoclassiche.it - www.registrofiat.it

UN WEEK-END FRIULANO A TUTTO ALFA ROMEO

Nel fine settimana del 28 e 29 novembre, a Palmanova (UD) sono state riunite 120 Alfa Romeo per il 6º Gran Galà di fine stagione del club Stile Alfa Romeo.

I partecipanti hanno anche compiuto un'escursione turistica su un percorso di 75 km. Nel programma è stata inserita una prova di regolarità con la partecipazione di una trentina di vetture, ma non solo. C'è anche stata una mini conferenza con Tamara Vidali, ex-campionessa italiana Citt., e Fabrizio Tamburini, ex-collaudatore Alfa Romeo, che con il contributo del relatore Dario Mella (collaboratore di Automobilismo d'Epoca) hanno raccontato del circuito del Nürburgring, con proiezione di filmati e fotografie dal Centro Documentazione Alfa Romeo di Arese.

La domenica gli alfisti hanno vissuto un'altra esperienza che li ha portati a Villa Manin, meta finale dell'iniziativa.

All'evento hanno preso parte club regionali come il Camec Carnia, il Gas Club, il Ruote del Passato e il Treviso Auto Storiche. C'erano però anche sodalizi di livello nazionale come il Club Autodelta Italia, e perfino alcuni club stranieri: due austriaci, due sloveni, due croati e uno dalla Repubblica Ceca. I soci del club ceco sono arrivati con 8 vetture, percorrendo 900 km.

INCONTRO AUDI NELLA PICCOLA ATENE

Gli amici del club Audi Classiche a ottobre hanno vissuto una giornata particolare, ad alto contenuto culturale. I fans dei quattro anelli si sono dati appuntamento domenica 18 ottobre a Sabbioneta, la città d'arte nella bassa mantovana. Verso le 10 del mattino i vari equipaggi hanno fatto ingresso nelle mura della cittadina, creata nel Cinquecento per volere del principe Vespasiano Gonzaga che ne fece un importantsimo centro di arte tanto da meritarsi l'appellativo di "Piccola Atene". Parcheggiate le auto in piazza d'Armi, all'ingresso del centro storico, i radunisti hanno visitato il borgo, condotti da una guida locale. Nonostante la giornata uggiosa, le bellezze artistiche e la buona tavola hanno favorito una discreta partecipazione di equipaggi Audi, fra le quali spiccava la mitica Audi Quattro a trazione integrale.



IN COPERTINA ALFA ROMEO MONTREAL VS PORSCHE 911 S 2,4

TRADIZIONE E FUTURO

Nel 1972 la Porsche 911 era sul mercato, quasi immutata nella linea, da quasi dieci anni. Dal punto di vista estetico la Montreal appariva avveniristica: il futuro sembrava suo.



Massime aspirazioni



L'italiana all'Expo canadese del '67 incarnò il desiderio automobilistico in termini futuribili. La tedesca si basava su doti concrete e fama consolidata, oltre che su uno sviluppo "passo dopo passo". Divise dal punto di vista commerciale (anche oggi come "storiche") hanno prestazioni e tecnologia comparabili nonostante l'impostazione tecnica opposta

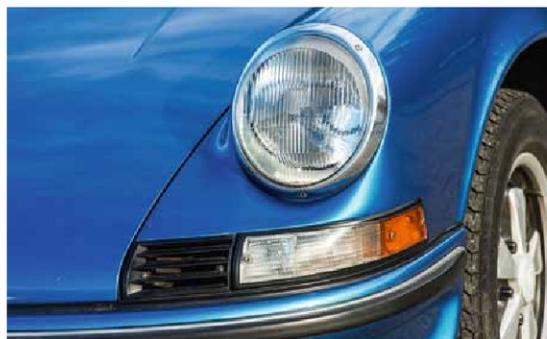


Nel 1967 il mondo è attraversato da una miscela di avvenimenti contrastanti. Il cardiologo sudafricano John Barnard effettua il primo trapianto di cuore della storia, sensazionale passo della medicina e della scienza che, nell'immaginario collettivo, rappresenta il primo passo verso la realizzazione del mito di Prometeo. D'altro canto, in Vietnam infuria una guerra incomprensibile all'opinione pubblica, che vede una "superpotenza", gli Stati Uniti, attaccare un piccolo paese rurale. Proprio nei confronti di questa guerra la contestazione, non soltanto giovanile, fa breccia e si salda a quella già presente in larga parte della società europea per motivi socio-economici. In America si svolgono grandiose marce per la pace, soprattutto in California, la gente non sa come gestire il rimorso derivante dal conflitto, molti giovani, chiamati alla leva militare per essere spediti nel Sud-Est asiatico, disertano in Canada. Sono i prodromi del "Sessantotto".

Proprio la confederazione canadese in quell'anno compie un secolo di storia, festeggiato con l'organizzazione dell'Esposizione Universale a Montreal. In un periodo storico così ricco di difficoltà, in cui il mondo pare sull'orlo di una catastrofica terza guerra mondiale, gli organizzatori dell'Expo decidono di affidare all'automobile il compito di far sognare alla gente un futuro positivo. Chiedono a un Costruttore di costruire "la massima aspirazione dell'uomo d'oggi in fatto di automobili", nell'ambito del settore riservato alle nuove conquiste industriali, di fatto, al progresso in senso generale. Dunque, l'Auto Ideale.

A realizzare un progetto così prestigioso viene chiamata l'Alfa Romeo, a testimonianza della sua fama internazionale, che interella Bertone per la realizzazione della linea della vettura. E anche questa scelta non è casuale: il carrozziere di Capri ha stupito il mondo, non soltanto automobilistico, un paio d'anni prima con la Lamborghini Miura, una supercar dalla linea sensazionale.





DETTAGLI

La strumentazione della Porsche 911, pressoché uguale da sempre, non smette di piacere per quella sensazione da auto da corsa che trasmette. I sedili sono più comodi che sportivi, moderatamente profilati; di ottima qualità i materiali. Qui a fianco, i gruppi ottici anteriori e posteriori, inconfondibili e immutati per buona parte della lunga storia della GT tedesca. Sotto, la bella linea di questa 2,4 S, rara per l'abbinamento colore e carrozzeria Targa.





"Super" Giulia

La Montreal, come si chiama l'automobile in omaggio alla città del Quebec che la ospita, ha un successo oltre le aspettative, tanto che l'Alfa Romeo decide di darle un seguito produttivo. Anche perché, benché sia un prototipo, è completa e quasi pronta per l'industrializzazione. Al momento della presentazione canadese, in Alfa Romeo è considerata una sorta di "super" Giulia, anche perché monta il bialbero 4 cilindri 1.6 sulla base del telaio della 1750.

Ma la macchina arriverà sul mercato molto in ritardo, soltanto quattro anni dopo. L'Alfa Romeo, anche al netto delle enormi vertenze politiche e sindacali che incidono sulla quotidianità della fabbrica, è impegnata nell'enorme progetto dell'Alfa Sud, che prevede la costruzione del nuovo modello e la realizzazione dell'intero sito industriale che la produrrà, a Pomigliano d'Arco (senza contare che nel 1971 si inaugura lo stabilimento di Arese); nonché nel progetto dell'Alfetta, e ancora in importanti passaggi di mano a livello dirigenziale. Eppure, la dirigenza dell'Alfa decide che la Montreal debba essere la punta di diamante della sua gamma, l'auto con le prestazioni più elevate. Si ritiene perciò adeguato pensare di montarvi nientemeno che il V8 della "33 Stradale", la favolosa auto disegnata da Scaglione derivata a sua volta da quella da corsa che ha debuttato, proprio nel 1967, nelle competizioni internazionali per vetture sport-prototipo, conquistando fin da subito una notevole serie di vittorie. Naturalmente il motore, in origine di due litri, è addolcito e adattato al montaggio su un'automobile di serie, rispetto alla vettura da corsa ma anche alla Stradale, che aveva mantenuto una notevole grinta sportiva, con una potenza di ben 230 CV a 8800 giri da una cilindrata di soli due litri. Una vettura, quella, difficile da realizzare e ancor più da vendere e gestire: né la fabbrica, né la rete commerciale ne erano in grado. E infatti se ne realizzarono soltanto 12 esemplari completi. Per la Montreal si decide allora di portare il motore a 2,6 litri (aumentano sia l'alesaggio sia la corsa), una cilindrata che consen-



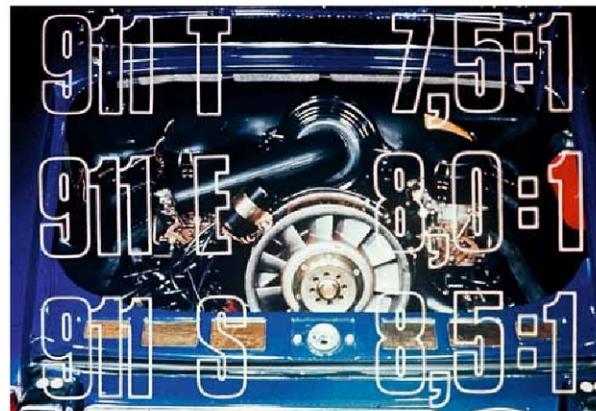


SPICCHI

L'originalità estetica si ripete all'interno: la strumentazione ha elementi "a spicchi": indicatore livello del carburante, orologio e amperometro intorno al tachimetro; termometro acqua, termometro e manometro olio intorno al contagiri. I sedili, ben profilati e con imbottitura di ottima consistenza, si distinguono per il poggiapiede a tutta larghezza. A fianco, i fari con la palpebra abbassata e alzata, soluzione estetica comandata da una molla. Sotto, il profilo della Montreal, bello e attuale ancor oggi. Peccato che il primo proprietario di questo esemplare abbia sostituito a suo tempo il logo di Bertone sulla fiancata con quello del suo club di appartenenza. Altri tempi...



te di mantenere una potenza molto elevata (230 CV-SAE, 200 DIN a 6.500 giri) ma a un regime molto inferiore rispetto alla 33 Stradale, con una coppia 24,8 kgm a 5100 giri contro i 21 kgm a 7000 giri del 2.0. Dunque resta un motore sportivo, ma gestibile da tutti, rete di assistenza compresa. Il telaio mantiene lo schema Giulia, con l'aggiunta di freni a disco autoventilanti e un assetto rivisto per prestazioni che vedono la velocità massima raggiungere i 220 km/h. Le difficoltà tecniche principali vengono dalla ricerca di un cambio adeguato, che è poi trovato in uno ZF a 5 marce. Ma anche l'estetica è ridefinita: la Montreal definitiva è meno filante del prototipo visto in Canada, il motore V8 ha altri ingombri rispetto a quello della Giulia, e l'allestimento finale deve tenere conto del comfort promesso agli occupanti, almeno quelli anteriori, perché dietro di spazio ce n'è proprio poco: formalmente la macchina è una 2+2, ma di



iti con Campagnolo a lamelle radiali.

Conduzione familiare

Nel 1972, nonostante la distanza temporale dalla presentazione, la Montreal ha comunque un ottimo successo di vendite, considerando il posizionamento in gamma della macchina e il relativo prezzo di 5,4

fatto la panchetta posteriore offre una sistemazione meno che di fortuna: lo spazio per le gambe, semplicemente, non c'è. Le sette feritoie che caratterizzano la fiancata dietro l'abitacolo diventano sei sulla versione definitiva, nonostante sia un po' meno slanciata e un po' più alta del prototipo originario. Il cofano motore, per ospitare il V8, ha un vistoso rigonfiamento che Marcello Gandini, autore del disegno, dissimula con una finta presa d'aria "Naca"; i cerchi della presentazione, molto originali, sono sostituiti



milioni di lire: ne sono consegnati poco meno di 2400 esemplari, che si aggiungono ai quasi 700 consegnati nella seconda metà del 1971. Un successo che sarà presto frustrato da un 1973 nero, causa guerre, prezzo del petrolio, domeniche a piedi, terrorismo e quant'altro: i numeri precipitano a 302. Dopotutto la produzione va avanti, di rimessa, fino al 1977.

In quegli anni il settore delle GT è frequentato da modelli come BMW 3.0 CSL, Citroën SM, Dino 246 GT, che costano più o meno come la Montreal, e la Lamborghini Urraco P250, che costa circa un milione in più, e la Fiat Dino Coupé, che invece costa un milione in meno. Una rosa di concorrenti piuttosto importante, a cui va aggiunta quella che all'epoca si è già conquistata una solida fama presso gli appassionati: la Porsche 911.

A Stoccarda la situazione è radicalmente diversa rispetto ad Arese. La società è quasi a conduzione familiare, non ci sono particolari problemi di politica industriale, né grosse vertenze sindacali e il lavoro nella fabbrica procede in serenità. La Porsche ha dalla sua anche il fatto di produrre in sostanza un solo modello di auto, al contrario dell'Alfa Romeo che è una grandissima industria "generalista", seppure con una impronta di "guida brillante". In quel momento storico la Casa italiana avrebbe tutte le potenzialità per "fare (anche) la Porsche", mentre



COMPRESIONE

Faccia a faccia tra protagoniste: la coda e il frontale sono senza dubbio le "zone" più ricche di personalità delle due protagoniste di questo confronto. In alto, due pubblicità d'epoca: quella Porsche (a sinistra) descrive le differenze di prestazioni dei motori delle tre versioni con il semplice dato del rapporto di compressione; a destra, l'Alfa Romeo punta su fascino e ed eleganza.

SPORT E QUOTIDIANITÀ

Gli estimatori della Porsche 911 negli anni sono aumentati in modo esponenziale, tanto che il modello al giorno d'oggi sottrae clienti anche a modelli di case meno "specialistiche". Il motivo è sempre lo stesso: la possibilità di unire uso sportivo in pista a quello quotidiano e al semplice "passeggio". Nelle foto piccole, una vista del vano bagagli anteriore, che è dotato di luce di cortesia, a testimonianza di un'attenzione al dettaglio non comune nei primi anni '70, nemmeno su auto di questa categoria.



la Casa tedesca difficilmente potrebbe impegnarsi nel costruire tranquille berline o addirittura utilitarie (né, naturalmente, ci pensa minimamente). Però a Stoccarda le idee sono molto chiare, non ci sono lacci politici e la progettazione è in mano a pochi uomini che, guidati da Ferry e Butzi Porsche, figlio e nipote del mitico capofamiglia Professore Ferdinand, con la direzione tecnica di Ferdinand Piëch, cugino di Butzi, remano tutti nella stessa direzione. Così, nel giro di 10 anni, la 911 a sei cilindri si è imposta come e più della progenitrice 356, secondo la filosofia dello sviluppo continuo, a piccoli ma decisi passi, del progetto iniziale. E basta fare un confronto (box a parte) tra i numeri di produzione della Montreal e quelli della sola 911 S 2,4 per rendersi conto della differenza.

Partita nel 1963 con motore 2.0 da 130 CV, la 911 è cresciuta dapprima a 2.2, poi con il "model year" 1972 la cilindrata sale ancora a 2.4 (interessante, a proposito di organizzazione aziendale e per sottolinearne la differenza con le realtà italiane, la gestione dei "model year": a Zuffenhausen la produzione si interrompe a luglio, e ad agosto ricomincia con i modelli dell'anno dopo; perciò, il modello 1972, per esempio, è in vendita dal settembre 1971).

Dall'esordio, la 911 è stata diversificata negli allestimenti e nelle carrozzerie: al coupé si è affiancata la "Targa" con tetto asportabile, entrambe disponibili in allestimento "T", "E" ed "S". Sul modello del 1972, la cilindrata è aumentata a 2.4, questa volta con l'incremento della sola corsa.

Gli aggiornamenti sono continui, non sempre riusciti (emblematico il caso del serbatoio olio con sportello esterno, che manda in confusione più di un benzinaio, con il risultato di mettere benzina...) ma sempre tesi a perfezionare, senza mutare, un progetto che funziona. La Porsche 911 si impone sempre più sul mercato, anche grazie alle numerosissime possibilità di personalizzazione, dai colori esterni e interni agli accessori a pagamento, e, in misura minore ma significativa, al fatto di poter essere usata per partecipare a competizioni nel fine settimana senza richiedere eccessive preparazioni e recandosi in circuito alla guida della vettura stessa.

Gran motore, troppo rollio

Per confrontare oggi le due vetture e i rispettivi mondi che rappresentano nell'ambito dell'automobilismo storico, abbiamo riunito due appassionati per un giro nella zona del varesino, un percorso misto di curve, in una bella giornata autunnale. Si sono presentati in tre, perché la Montreal è in condivisione, e subito c'è una sorpresa: dei due proprietari dell'Alfa Romeo, uno, Luca, è anche (e soprattutto) un... "porschista" (l'altro, Francesco, è un noto specialista del Biscione): "La Montreal è una macchina fantastica, e lo dico da appassionato Porsche che ovviamente apprezza molto anche la 911. D'altra parte, l'Alfa Romeo è una grande Casa che ha saputo arrivare al cuore degli appassionati, non lo scopriamo adesso". Ma com'è da guidare? "Come per ogni Alfa

DOTAZIONI FUORISERIE

Nell'abitacolo della Montreal spicca il bel volante a calice Hellebore con corona in radica, una dotazione tipica dei "Biscioni" dei primi anni '70. La posizione di guida è leggermente più sacrificata rispetto a quella della Porsche, ma corretta per persone di statura media. La Montreal era molto ben rifinita, con dotazioni "importanti" come gli alzacristalli elettrici e condizionatore di serie. Sul tunnel centrale (a destra) si trovano i comandi elettrici secondari, quelli dell'aerazione e dell'aria condizionata. Il portaoggetti è senza cassetto.



IN COPERTINA ALFA ROMEO MONTREAL VS PORSCHE 911 S 2,4



Romeo di quegli anni -risponde Luca- il meglio viene dalla meccanica. Il motore è super, spinge tanto a tutti i regimi ed è assistito da una trasmissione eccezionale, il cambio ZF all'epoca era un sogno, e ancor oggi funziona alla grande”.

I difetti, invece? “È un paradosso -sospira Luca-, ma purtroppo devo dire sempre il motore. L'assetto è sbilanciato perché il V8 pesa tanto. Doppio paradosso, perché la 911 ha lo stesso problema, al... contrario. Ma sulla Porsche il peso a sbalzo al posteriore per lo meno aiuta molto nelle prestazioni assolute, soprattutto in accelerazione. Sull'Alfa invece rende anche molto pesante lo sterzo, nelle manovre da fermo e a bassa velocità. L'autostrada è la situazione dove la Montreal rende meglio, se escludiamo il consumo di benzina. I freni, invece, sono sottodimensionati, nonostante all'epoca l'Alfa Romeo li decantasse nelle sue pubblicità”. Perciò oggi perché si vuole una Montreal? “Per la sua storia, per il marchio, per la linea libidinosa -sorride Luca-. Per i ricordi di bambino, quando la vedevi in giro, raramente, e sembrava un'aeronave e sapevi che aveva il motore dell'auto che avevi visto correre alla 1000 KM di Monza la domenica. Infine, perché quelle che si trovano in genere sono poco sfruttate, al contrario delle 911. Questa, per esempio, ha meno di 70.000 km”. Ma da guidare su queste curve, alla





CONDIZIONI DI PASSAGGIO

In curva le due macchine hanno comportamenti simili: ad andatura normale sottosterzanti, se si spinge sovrasterzanti; l'importante è non esagerare: se non si hanno capacità di guida sopra la media, il passaggio dal sotto al sovrasterzo può essere troppo difficile da gestire. La Montreal ha molto rollio. Nelle foto sopra, da sinistra, il bagagliaio dell'Alfa (non molto più capiente di quello della Porsche) e la sua presa d'aria "estetica" sul cofano; il curato pannello porta della 911 e la targhetta con il codice colore. In questo caso si tratta del Blau Metallic, molto raro in Italia dove era molto diffuso il Gemini Blau Metallic, più chiaro. Qui a fianco, il momento del... "confronto" tra appassionati.



fine, com'è? "Per nulla semplice -conferma il nostro-. Fin che si tratta di disfruttare motore e cambio va tutto bene, ma lo sterzo è molto demoltiplicato e il rollio è evidente. Se scendi da una Montreal e sali su una 911, oggi, ti rendi conto del motivo per cui all'epoca non ci fu storia, dal punto di vista commerciale. Purtroppo fu un progetto fin troppo avveniristico, soprattutto perché montare un V8 derivato da un'auto da corsa, a quel tempo, non era facile per nessuno, nemmeno per una grande Casa". Perciò, ragionando da alfista, dalla 911 prenderesti... "La facilità di uso -dice senza esitazioni-. Aggiungo due considerazioni: se l'Alfa Romeo non avesse avuto le contraddizioni e i problemi che sappia-

mo, la Montreal sarebbe stata perfezionata estraendone tutte le potenzialità. Di certo non mancavano le risorse tecniche e umane per farlo. Porsche era un progettista finissimo, e da loro si lavorava con maggiore tranquillità. Con ciò, le quotazioni che hanno raggiunto oggi le 911 non hanno senso, drogate dalle aste americane".

Una 911 per una Fantic

Anche il nostro "porschista", Carlo, è un appassionato di auto tout-court, ma ha una netta predilezione per le 911. Oltre alle 911, ha solo due Mercedes, una 190 D 2.5 ereditata da mio suocero, del 1988 con

PRESTAZIONI SIMILI,



Montreal e 911 usano motori molto diversi per ottenere prestazioni simili, frutto di filosofie opposte. Ma che sottendono entrambe una tecnologia raffinata. Cilindrate simili, potenze simili (200 contro 190 CV-DIN), perfino coppia simile, anche come erogazione: 24,5 kgm a 4.750 giri contro 22 kgm a 5200 giri. Ma il motore italiano è un V8 raffreddato ad acqua, il tedesco un boxer 6 cilindri raffreddato ad aria. Anche la discendenza dalle corse li accomuna, come dimostra la lubrificazione a carter secco, ma anche qui con filosofie alternative: il motore Alfa Romeo è stato prelevato dalla 33 Sport e, opportunamente modificato, trapiantato sulla macchina di serie. Il Porsche corre da quando è nato, ma sulla 911 il continuo scambio di informazioni tra strada e gare ha contribuito a svilupparlo in un senso e nell'altro. In entrambi i casi il lavoro di sviluppo è stato eccellente, a testimonianza delle capacità dei tecnici italiani e tedeschi: non è per nulla semplice ricavare un propulsore potente ed elastico per una vettura di serie, da un mostro di soli 2 litri e oltre 270 CV a quasi 10.000 giri quale era quello della 33/2 da competizione. L'aumento di cubatura del V8 impose di riprogettare l'albero

motore, ma con poco spazio a disposizione si rese necessario usare una sofisticata lega a base di tungsteno per mantenere piccole le masse equilibratrici. Il tungsteno era presente pure nell'acciaio delle bielle, come sui motori da corsa per uguali motivi (e per contenere le vibrazioni). La testa aveva le valvole a V stretta per ottenere una camera di combustione ampia a vantaggio delle dimensioni delle valvole di aspirazione. La pompa d'iniezione della Spica (società livornese di proprietà Alfa Romeo-IRI) aveva un dispositivo de-smodromico di comando dei pi-

EVOLUZIONI

In alto, la differenza di passo tra una 911 del 1969 (a sinistra) e una del '68: si nota l'arretramento del passaruota. Sopra, a sinistra la sospensione anteriore a barra di torsione. A destra, i bracci della sospensione posteriore fusi in alluminio (dal 1973), evoluzione dei precedenti (al centro), aumentano il passo di 3 mm. Foto tratte dal libro "Porsche 911 - Il mito di Stoccarda 50° Anniversario" edito da Giorgio Nada Editore. Sotto, gli organi meccanici su una 2.7 serie G.



**SETTE**

A sinistra: il prototipo presentato all'Expo di Montreal aveva sette sfoghi d'aria sul montante centrale, poi divenuti sei. Inoltre la linea del padiglione nella zona posteriore era più profilata. Passarono oltre tre anni prima della delibera definitiva.

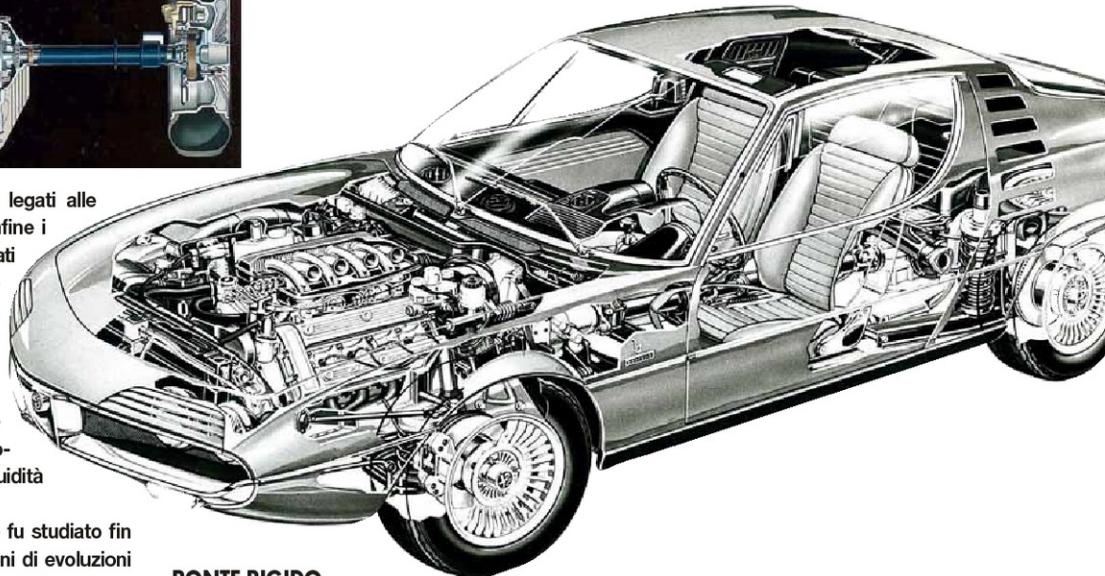
FILOSOFIE OPPOSTE



stocnini, eliminando problemi legati alle molle di richiamo. Da citare infine i condotti di aspirazione studiati per ottenere un leggero effetto di sovralimentazione con lo sfruttamento dei fenomeni di risonanza. Una soluzione che dà effetti tangibili su strada: il 90% della coppia è disponibile da 2.700 giri fino quasi alla potenza massima, rendendo la fluidità di marcia eccellente.

Viceversa, il 6 cilindri Porsche fu studiato fin dall'inizio, nel 1963, in previsioni di evoluzioni di cilindrata fino a 2,7. Il motore 901 era stato progettato con spazio tra i cilindri sufficiente per mantenere la necessaria rigidità anche aumentando la cubatura. Ci si potrebbe domandare però la ragione della tempistica di tale evoluzione: nel model year 1970 (serie C) si passa alla cilindrata 2,2 a un solo anno di distanza dall'adozione dell'inezione sul 2,0; dopo soltanto due anni, sulla serie E, è già il momento della 2,4.

I motivi sono diversi: ci sono i regolamenti sportivi, che prevedono il limite superiore di cilindrata della classe a cui appartiene la 911 a 2500 cc; soprattutto, ci sono le norme antinquinamento che si affacciano sempre più pressanti, negli USA e non solo. Per quest'ultimo motivo, in Porsche decisero di diminuire la potenza specifica, ma per non compromettere le prestazioni l'unica strada era quella di aumentare la cubatura del 6 cilindri. Non si poteva però intervenire di nuovo sull'alesag-

**PONTE RIGIDO**

La Montreal ha ottime doti telaistiche. I tecnici Alfa Romeo puntarono ancora sulla sospensione posteriore a ponte rigido (foto piccola), una soluzione ben concepita ed efficace contro gli scuotimenti laterali, all'epoca ancora poco digeriti dalle ruote indipendenti.

gio, perché le camere di scoppio sarebbero divenute troppo piatte e a quel punto si sarebbe dovuto ricorrere alla doppia accensione. Per evitare questa complicazione, si ritenne preferibile aumentare la corsa a 70,4 mm, la stesso valore del 12 cilindri 4.9 della 917, che comportò l'uso di qualche nervatura in più nel carter e di bielle accorciate da 130 a 127,8 mm, dal disegno molto simile a quelle della 917, benché in acciaio anziché in titanio. Tutto questo lavoro per compensare l'abbassamento della compressione da 9,8 a 8,5:1 (sul motore "S"; 7,5:1 per il "T" e 8:1 per "E") onde adattarli all'uso di benzina normale. Le prestazioni così non diminuirono, anzi aumentarono perfino: più 5 CV sulla 911 "T"

e più 10 CV per le 911 "E/S", con un miglioramento anche della erogazione della coppia (+11% sul "T"), che rese i motori più rotondi, meno nervosi rispetto ai 2,2 tanto che di serie le 911 E avevano il cambio a 4 marce (benché la quasi totalità delle auto deliberate siano state equipaggiate con il 5 marce in optional).

Il risultato dal punto di vista delle emissioni fu tanto positivo che le 911 inviate negli Stati Uniti avevano gli stessi motori di quelle "europee". In definitiva, le prestazioni della 911 2,4 S furono migliorate, e di molto poco, soltanto dodici anni più tardi, dalla 911 Carrera 3,2 (secondo rilevamenti strumentali citati da Paul Frère nel suo libro sulla Porsche 911).



QUANTE NE HANNO FATTE

ALFA ROMEO MONTREAL

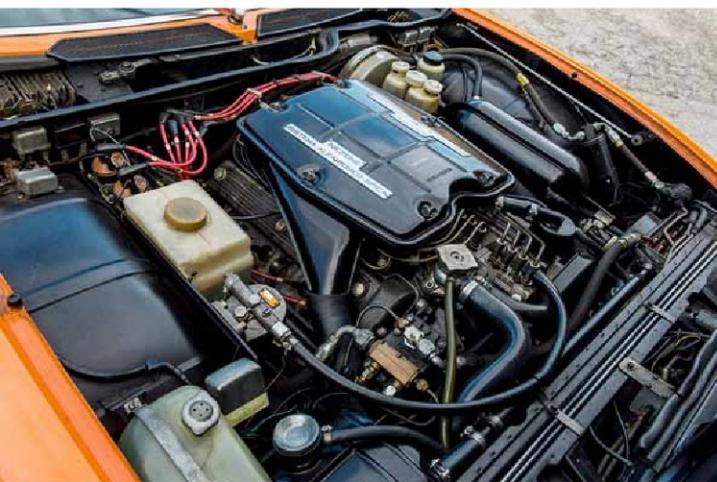
ANNO	ESEMPLARI
1971	668
1972	2377
1973	302
1974	205
1975	232
1976	23
1977	27
TOTALE	3925

PORSCHE 911 S 2,4 (SERIE "E" - "F" COUPÉ/TARGA)

ANNO	ESEMPLARI
1972	1750/989
1973	1430/925
TOTALE	5094

TALLONE D'ACHILLE

Sopra, la linea di montaggio delle Porsche 911 nel 1964. Sotto, a sinistra il vano motore dell'Alfa Romeo Montreal è "ricco" ma ordinato, a testimonianza della cura progettuale. A destra, il vano della Porsche 911, inconfondibile per la presenza della ventola del raffreddamento ad aria. Nella pagina a fianco, una vista in sezione del V8 italiano (in alto), un disegno del boxer tedesco e un suo tallone d'Achille: il tenditore a molla con ammortizzatore idraulico della catena di distribuzione; dal 1984 la molla fu collegata al circuito di pressione del motore.



416.000 km, e una C180 automatica del '96. Ma le Porsche sono il suo grande amore. Un colpo di fulmine: "Nel 1982 -racconta- un mio amico aveva appena acquistato una 911 RS Lightweight. Perciò decise di vendere la 2.4 T del 1972, con il tappo dell'olio esterno. Mi dissi, perché no, e la comprai, per 4,5 milioni di lire, 3 in contanti e 1,5 come permuta di una moto Fantic 125 da Trial".

Una cifra quasi ridicola, anche tenendo conto che parliamo di 30 anni fa... "Sì, all'epoca c'era una bella inflazione -ricorda Carlo-, perciò quella cifra era veramente poca cosa. Il fatto è che allora di 911 ce n'erano in giro tante, in Italia avevano avuto un gran successo. Scoprii in seguito, su una rivista, che l'Italia era addirittura il terzo mercato mondiale per le Porsche 911: tra il 1969 e il 1974 se ne vendettero oltre cinquemila, una cifra notevole. Quindi i prezzi erano molto bassi, perché c'era molto ricambio e non era semplice rivenderle. Inoltre, molto spesso erano automobili poco sfruttate, a volte pochissimo. Il risvolto della medaglia era che molti le aggiornavano nell'estetica al modello successivo, così trovavi magari delle 2.2 o 2.4 T o E aggiornate a 2.7/3.0/3.2, addirittura tra fine anni '80 e inizio anni '90 modificate in Speedster o 964". Come proseguì l'andamento del mercato? "In quegli stessi anni era agli

albori il mondo delle auto storiche come lo intendiamo oggi, nascevano le prime riviste sul tema e si iniziava a considerare meritevoli di collezione non soltanto le auto d'anteguerra, ma anche quelle più recenti. Arrivati al 2000, la disponibilità iniziò a calare un po', di conseguenza i prezzi presero a salire: per una bella 911 T si pagavano 10/12 milioni di lire, per una "S" dai 15 ai 18". Ma cosa ti ha fatto innamorare della 911? "Beh, quello che ha fatto innamorare centinaia di clienti -confessa Carlo-. Ricordo un manifesto pubblicitario degli anni '70, famoso. La 911 era in mezzo, il poster diviso in due sulla verticale; da una parte c'era un guidatore in abiti civili, dall'altra la stessa persona con tuta e casco. Mi ha affascinato, perché al di là dello stereotipo indica la possibilità di usare la macchina in tutte le condizioni. Con questo non significa che sia un'auto semplice da guidare in assoluto, tutt'altro, ma a parità di impegno di guida con la 911 vai più forte che con le altre, soprattutto se parliamo degli anni dai '60 agli '80. E se vuoi andare a spasso, è semplice, cosa che sulle altre sportive coeve non sempre accade". Quindi anche tu la usi spesso? "Certo, sempre! Ho anche una 2.4 T con allestimento invernale, gomme da neve su cerchi ATS e portasci, che uso periodicamente".

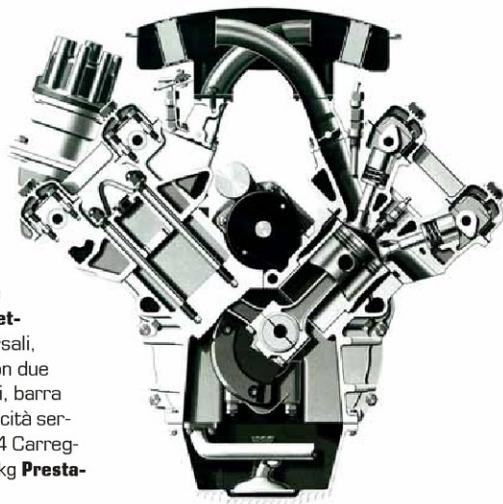
LA ROSA DELLE CONCORRENTI NEL 1972

MODELLO	MOTORE/TRAZIONE	CILINDRATA CC	POTENZA CV/GIRI	VELOCITÀ KM/H	PREZZO DI LISTINO LIRE
Alfa Romeo Montreal	V8 anteriore/posteriore	2.593	200/6.500	220	5.700.000
Porsche 911 2.4 S Targa	6 boxer posteriore/posteriore	2.341	190/6.500	230	6.150.000
BMW 3.0 CSL	6 in linea anteriore/posteriore	2.986	200/6.000	220	5.700.000
Citroën SM	V6 anteriore/anteriore	2.670	180/6.250	220	5.490.000
Dino 246 GT	V6 centrale/posteriore	2.418	195/7.600	240	5.750.000
Fiat Dino Coupé 2400	V6 anteriore/posteriore	2.418	180/6.600	205	4.715.000
Lamborghini Urraco P250	V8 centrale/posteriore	2.462	220/7.800	240	6.500.000

Schede tecniche

ALFA ROMEO MONTREAL

Motore Tipo AR00564 Anteriore longitudinale, 8 cilindri a V di 90° Alesaggio e corsa 80 x 64,5 mm Cilindrata 2.593 cc Rapporto di compressione 9:1 Potenza 200 CV DIN a 6.500 giri Coppia 24,5 kgm DIN a 4.750 giri Distribuzione bialbero a camme in testa, 2 valvole per cilindro Alimentazione iniezione meccanica Spica Lubrificazione forzata, carter secco (capacità serbatoio 8,5 litri) Raffreddamento ad acqua con pompa centrifuga Impianto elettrico 12V Alternatore 720 W Batteria 50 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco a comando idraulico Cambio ZF a 5 marce + RM Rapporto al ponte 4,1:1 Ruote cerchi Campagnolo in Elektron 6,5x14" Pneumatici anteriori e posteriori 195/70 VR14 **Corpo vettura** Coupé due porte, 2+2 posti Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, ammortizzatori idraulici, molle elicoidali, barra antirollio Sospensioni posteriori assale rigido con due puntoni longitudinali e triangolo di reazione trasversale, ammortizzatori idraulici, molle elicoidali, barra antirollio Freni anteriori e posteriori a disco ventilato Sterzo a circolazione di sfere Burman Capacità serbatoio carburante 63 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.350 Carreggiata anteriore 1.374 Carreggiata posteriore 1.340 Lunghezza 4.220 Larghezza 1.672 Altezza 1.205 Peso a vuoto 1.270 kg **Prestazioni** Velocità massima oltre 220 km/h Accelerazione 1 km da fermo 28 secondi

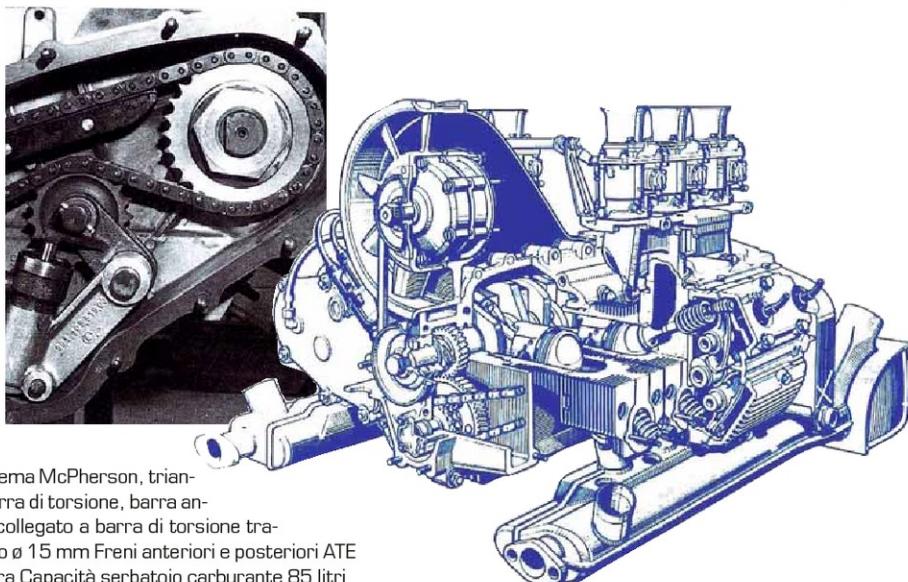


PORSCHE 911 2,4 S

Motore Tipo 911/53 Posteriore a sbalzo Boxer 6 cilindri Alesaggio e corsa 84 x 70,4 mm Cilindrata 2.341 cc Rapporto di compressione 8,5:1 Potenza 190 CV a 6.500 giri Coppia 22 kgm a 5.200 giri Distribuzione monoalbero a camme in testa, 2 valvole per cilindro (Ø 46 mm ammissione, 40 mm scarico) Alimentazione iniezione meccanica Bosch Lubrificazione forzata, carter secco (capacità 9 litri) Raffreddamento ad aria forzata Impianto elettrico 12 Volt Dinamo 770 Watt Batteria 36 x 2 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco Ø 225 mm Cambio tipo 915/12 a 5 marce + RM Rapporto al ponte 4,492:1 Ruote cerchi Fuchs in lega leggera 6x15" Pneumatici anteriori e posteriori 185/70 VR15 **Corpo vettura** Coupé due porte, 2+2 posti Sospensioni a ruote indipendenti, anteriori schema McPherson, triangolo inferiore, ammortizzatori idraulici, molle a barra di torsione, barra antirollio Ø 15 mm; posteriori semiasse oscillante collegato a barra di torsione trasversale con puntoni longitudinali, barra antirollio Ø 15 mm Freni anteriori e posteriori ATE a disco ventilato Sterzo ZF a pignone e cremagliera Capacità serbatoio carburante 85 litri

Dimensioni (in mm) e peso Passo 2.271 Carreggiata anteriore 1.360 Carreggiata posteriore 1.342 Lunghezza 4.127 Larghezza 1.610 Altezza 1.321 Peso a vuoto 1.075 kg

Prestazioni Velocità massima 230 km/h



BRITISH RACING GREEN

Costruito per gareggiare, questo esemplare ci racconta l'atmosfera dell'automobilismo inglese anni '30. E la storia di una bella Casa che volò fin troppo in alto



AFFILATA

Le Riley come questa Nine Special, negli anni '30, erano affilate "armi" per il dominio nelle gare britanniche. Oggi sono affascinanti automobili che riportano a un automobilismo eroico.

ANTEGUERRA RILEY 9 "SPECIAL" (1936)

La famiglia delle "9" (Nine), cui appartiene la vettura del servizio, è stata di gran lunga la più popolare tra le Riley del periodo tra le due guerre e forse anche in assoluto visto che mai più una serie di modelli di questa Marca è rimasta sul mercato per dodici anni.

Per gli appassionati italiani questa firma è certamente poco conosciuta e crediamo, quindi, valga la pena parlare brevemente della sua storia: l'inizio di questa avventura è datato 1890, anno in cui William Riley jr. acquista la fabbrica di cicli Bonnick & Co a Coventry nel Warwickshire; il suo precocissimo figlio, Percy, a soli sedici anni, nel 1898, imbevuto degli odori d'officina, arriva a costruire un'automobile: una vetturetta con motore monocilindrico e trasmissione a cinghia. Rimarrà un suo "giocattolo": per iniziare a vendere automobili, l'Azienda preferisce ricorrere a tricicli e quadricicli costruiti con pezzi

De Dion Bouton e che vengono posti sul mercato tra il 1899 ed il 1902. Nel 1903 la Riley inizia a disporre di propri motori ed è il prodromo per la creazione della prima vettura completa del 1907: una 1100. Nel 1912, ormai convinti di proseguire nella produzione automobilistica, ritengono di scorporare questa nuova branca Riley & Co. dalla Riley Cicle & Co.; in quel momento in gamma si trovano due modelli bicilindrici con potenza di 10 o 12 HP e così sarà fino allo scoppio della guerra tranne una fugace apparizione, nel 1914, di una grossa quattro cilindri tre litri a testimonianza della perniciosa (come si vedrà) ambizione dei Riley a scalare il mercato.

A pace fatta, nel 1919, la nuova 11 HP è la testimone del battesimo del marchio Riley come lo abbiamo sempre conosciuto: un rombo blu con la elegante scritta in corsivo, e della calandra convessa con il bordo cromato a "V" nella parte superiore; si tratta di una macchina molto più ambiziosa e moderna di quelle costruite prima della guerra: la muove un bel motore quattro cilindri da un litro e mezzo con testa smontabile e valvole laterali accoppiato a un cambio a quattro marce.

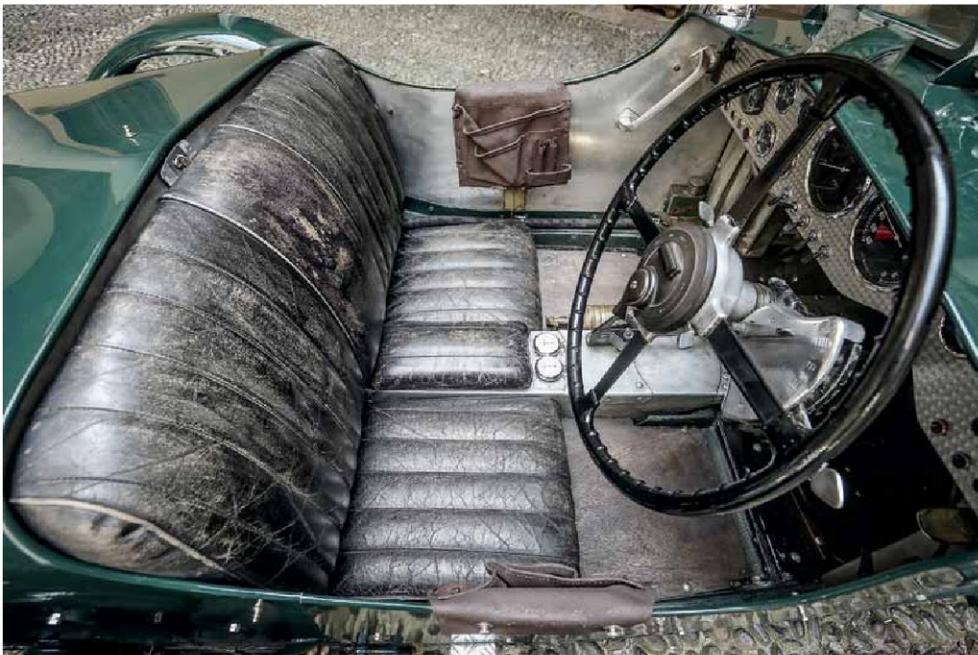
30.000

Ci stiamo avvicinando ormai, senza prodotti storicamente significativi ma con buon successo di vendite, al 1926: anno che coincide con l'inizio del decennio d'oro della Riley e per noi particolarmente importante poiché è quello di nascita, in luglio, della "Nine": secondo molti storici l'auto britannica di maggior successo del periodo fra le due guerre; certamente, come detto all'inizio, lo è della Riley: colleziona, infatti, oltre 30.000 esemplari costruiti nelle varie versioni ed è, occorre aggiungere, un progetto ottimamente riuscito.



ESTINTORE PYRENE

Gli interni sono originali, con una favolosa patina del tempo andato. L'auto è allestita con grande cura del dettaglio: si notino le bisacce portaoggetti appese alle piccole porte. Nelle foto piccole a destra, sopra la leva del freno a mano e l'estintore Pyrene rigorosamente d'epoca; vicino sono stati applicati due cronometri (coevi, *obviously*) per le gare di Regolarità; più in basso, la scatola del cambio è all'interno dell'abitacolo, di fianco alla pedaliera alleggerita. L'ambiente è *pure racing*. Nella pagina a fianco, la strumentazione ha indici Smiths e Jaeger: contagiri, tachimetro, amperometro, termometri acqua e olio, manometro olio. In basso, la sportiva eleganza di questa Riley.



ANTEGUERRA RILEY 9 "SPECIAL" (1936)

È un'opera a quattro mani, per la quale il già conosciuto Percy Riley si avvale dell'aiuto del più giovane fratello Stanley; Percy si occupa del motore e concepisce uno straordinario quadricilindrico da 1,1 litri con camere di scoppio emisferiche ottenute grazie a un innovativo sistema di distribuzione brevettato, con valvole in testa inclinate di 45° e azionate da due alberi a camme laterali, poste ai lati del monoblocco e in posizione elevata, così da usare aste molto corte; inoltre è moderna ed efficiente la disposizione dei collettori di aspirazione e scarico sui lati opposti della testa: un'insieme di caratteristiche che sacrererà questa unità motrice quale progenitrice di tutti i motori Riley del successivo trentennio.

Stanley è invece l'autore del telaio: un classico perimetrale con traverse e assali rigidi sul quale il motore è collegato con supporti elastici; i freni, per la prima volta su una Riley, sono sulle quattro ruote.

Al lancio le versioni della "Nine" sono due: la berlina Monaco e la torpedo Tourer, entrambe a quattro posti ed entrambe con carrozzeria non metallica tipo Weymann; la loro produzione inizia, però, nel 1927 poiché la mole di novità presenti tutte in una volta impone ai geniali fratelli una messa a punto piuttosto laboriosa. Niente però che possa metterli seriamente in difficoltà e così quando le "Nine" arrivano in mano ai primi clienti, tutto funziona nel migliore dei modi.

Ben presto altre due carrozzerie affiancano le prime: un'altra berlina denominata San Remo e una spider due posti con posto della suocera, mentre si comincia ad offrire in opzione la carrozzeria metallica; il successo di queste auto è tale che la Riley è indotta a sospendere la produzione delle vecchie auto a valvole laterali per concentrarsi su di essa.

Tra l'altro, in quel periodo nasce la versione prettamente sportiva, la Brooklands, destinata a mietere grandi successi nelle corse inglesi, oltre che al Rally di Montecarlo, e a diventare, oggi, una perla da collezionisti immediatamente distinguibile per il telaio abbassato ed accorciato e per la striminzita carrozzeria con parafanghi di tipo motociclistico, che a malapena riesce a coprire la meccanica sottostante. Mecanica nobilitata da un'elaborazione del motore eseguita inizialmente da John Godfrey Perry-Thomas e rifinita dal leggendario Reid Railton, il costruttore dei veicoli da record utilizzati da John Cobb per battere i primati di velocità su terra e acqua, che fu anche il primo a pilotare la Brooklands.



STILE D'EPOCA

La vista di fronte è dominata dal voluminoso radiatore (bellissimo il tappo) e dai fari altrettanto "importanti". Sull'estremità anteriore del telaio si appoggiano la tromba dell'avvisatore acustico e i numerosi stemmi di associazione a sodalizi, inglesi e no, applicati dal proprietario, un "must" sulle anteguerra inglesi: da sinistra, The Riley Register, Riley Motor Club, Royal Automobil Club britannico, Automobil Club austriaco infine The Vintage Sports Car Club. Dopo il 1932 Riley produsse modelli personalizzati dai clienti che volevano una vettura a "misura" per gareggiare ricordando i successi delle Riley Brooklands. La "Nine Special" di questo servizio fu costruita nel 1936 su telaio Merlin. La linea è differente dalla Brooklands ma riprende gli stilemi di altre vetture dell'epoca, come Aston Martin e Bentley coeve.



ANTEGUERRA RILEY 9 "SPECIAL" (1936)



WILSON

Sopra, il volante è ricco di comandi: ci sono la leva del cambio a preseletto Wilson (nascosta sulla destra) e l'acceleratore a mano (sulla stessa scatoletta del cambio). Il cambio Wilson pre-selector era montato anche sulle Bugatti 51, le Auto Union e le MG da competizione. Sul volante, la levetta degli indicatori di direzione, il pulsante dell'avvisatore acustico e le levette per anticipo e spinterogeno. Sotto, il singolare andamento del tubetto di sfato del serbatoio benzina. A destra, il dettaglio della reticella a protezione dei filtri aria dei carburatori SU, che spuntano dal vano.



tarla in gara nel 1927. Assai competitiva, era una 1100 che, grazie ai due carburatori Solex e agli scarichi singoli, sviluppava 50 CV abbondanti, per oltre 85 miglia orarie (quasi 140 km/h).

Servoassistenza

Nel 1929 la Biarritz, una versione lusso della "Monaco", porta in dote un nuovo sistema frenante potenziato con registrazione dei cavi dietramente dal posto di guida; seguono poi una pletora di nuove carrozzerie su telaio Nine ma del periodo 1929-1938 vogliamo soltanto segnalare, nel 1934, l'inizio dell'offerta, prima a richiesta poi di serie, del cambio a preseletto Wilson e lo facciamo poiché è presente sull'auto del servizio. Si tratta di un brevetto inglese del 1928, già utilizzato da

Armstrong-Siddeley e Daimler, consistente in un cambio a ingranaggi epicicloidali, sul tipo di quello montato sulla Ford T del 1909, con l'aggiunta di un preseletto; ad esso deve essere accoppiata una normale frizione soltanto per la partenza. Una volta in marcia il suo azionamento, tramite un meccanismo di servoassistenza, avviene tramite il semplice spostamento di una levetta al volante che agisce su un sistema di freni a nastro, i quali si incaricano di bloccare i rapporti non selezionati. I risultati sono cambi di marcia silenziosi e privi di sforzo, con un grado di affidabilità che, nonostante l'oggettiva complessità del dispositivo, appare sorprendentemente buono.

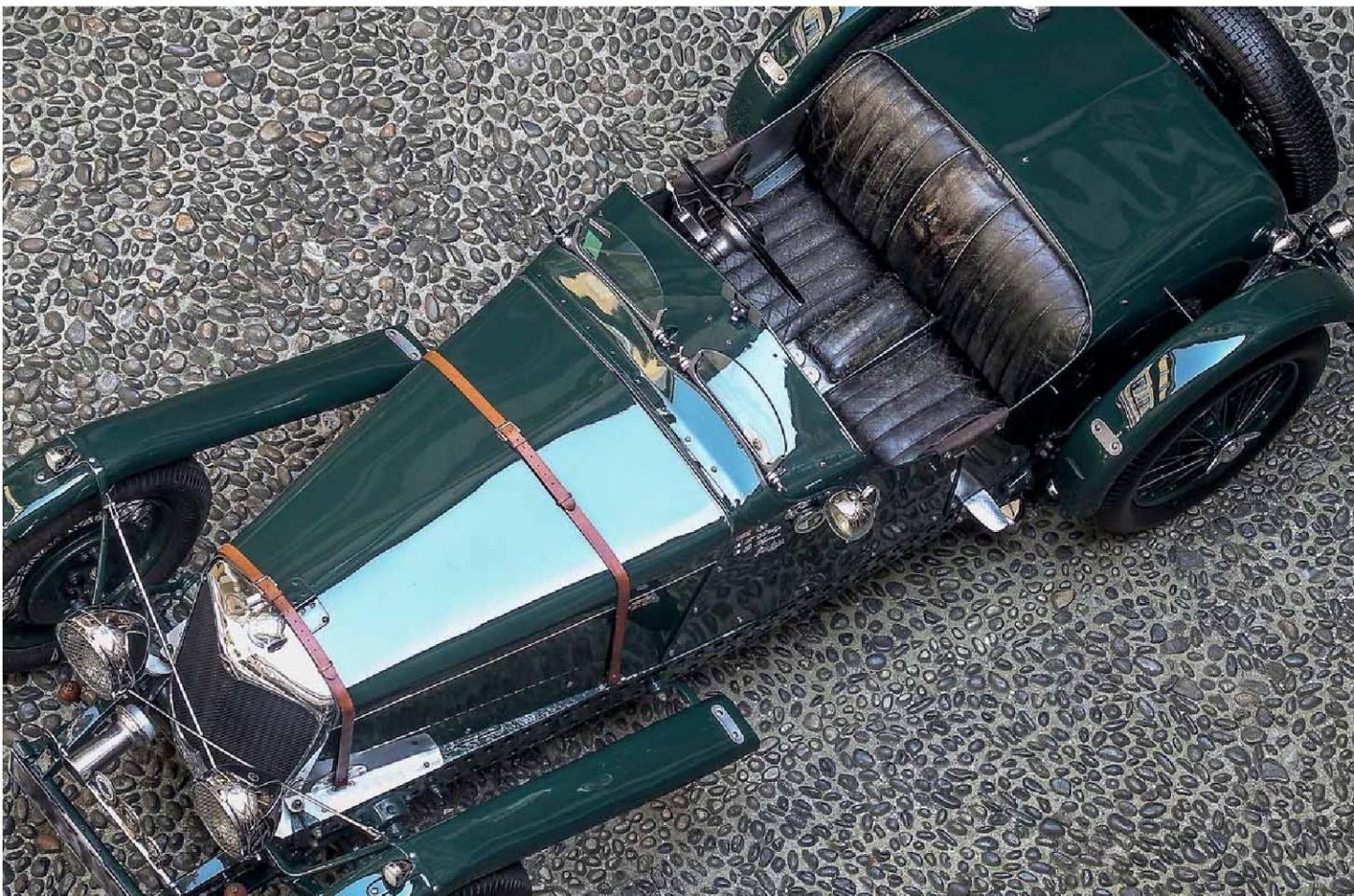
Altro passo degno di nota, ai nostri fini, è l'accordo stretto, nell'intento di contenere i costi, dalla Riley con la carrozzeria Briggs per l'allestimento di una nuova berlina con carrozzeria in acciaio da imbullonare al nuovo telaio con elementi scatolati nato nel 1936, modificato nel sistema frenante e negli attacchi della trasmissione, ma sempre con meccanica della Nine; si tratta della Merlin, una berlina svelta come il pesce che le dà il nome. Sarà il penultimo capitolo della saga delle Nine, seguita solamente, nel 1938, dalla Victor: un restyling della prima, con motore spostato in avanti per far posto alla batteria onde guadagnare spazio nell'abitacolo; a questo punto la Riley, da tempo in difficoltà finanziarie, dopo avere tentato ancora una volta di scalare il mercato con la inopportuna Autovia con motore V8 da 2,9 litri, e di concludere accordi con l'universo mondo puntualmente falliti ancor prima di nascere, è assorbita dal Gruppo Nuffield il cui capo, l'omonimo Lord al secolo sir William Morris, evidentemente non vuole lasciarsi sfuggire una così prolifica fucina di novità.

Nel secondo dopoguerra riesce, in effetti, a razionalizzarne la produ-



CURRICULUM

Sopra, è evidente la gioia che un'auto come la Riley Nine procura al suo conduttore e, perché no, anche a chi lo accompagna, nonostante l'esiguo spazio a disposizione nell'abitacolo, come si può immaginare osservando l'immagine sotto. Notare gli esili parafanghi motociclistici, tipici delle automobili sportive britanniche anni '30. Questo esemplare ha corso con il VSCC (Vintage Sports Car Club) nelle più importanti gare inglesi dell'epoca, e a Goodwood nel 1953.



zione con la riuscita serie RM 1.5 e 2.5 ma poi, nel 1952, la legge delle concentrazioni impone la fusione con la Austin e la creazione della BMC (British Motor Corporation); da quel momento, per la Riley non c'è scampo: poco dopo l'uscita di produzione della Pathfinder, una validissima e brillante berlina che molti ricorderanno nelle vesti di auto della polizia londinese, ancora dotata di un'evoluzione del quattro cilindri di Percy Riley, il marchio muore nel 1969, poco prima dell'avvento della sciagurata British Leyland, sul cofano di una Kestrel 1300: una delle più carine versioni della BMC ADO 16.

Special

Sperando di non aver annoiato, ma ci sembrava imprescindibile capire un po' a quale famiglia appartiene la splendida roadster che vedete fotografata, rivolgiamo proprio a lei la nostra attenzione: si tratta di una di quelle realizzazioni "Special" cui ci ha abituati il migliore artigianato inglese. Allestita su telaio Merlin del 1936, su ordinazione di uno specifico cliente, mostra stilemi di grande fascino pur totalmente, e giustamente visto il decennio trascorso tra le due, differenti da quelli della Brooklands.

Da ricerche effettuate, è emerso che il primo committente avesse intenzione di utilizzarla anche in gara, sia in circuito sia in salita, oltre che per piacevoli viaggi veloci; risultano, infatti, partecipazioni in innumerevoli gare sui circuiti britannici fino al 1953. Attualmente, dopo le normali vicissitudini di un'auto ottantenne e dopo un restauro di altissima qualità, appartiene a un appassionato lombardo che la usa negli eventi più prestigiosi dove essa non manca di farsi valere vincendo anche svariati concorsi d'eleganza.

Di particolare suggestione ci pare il frontale, dove la magnifica calandra Riley è accompagnata dal cromo dei fari e della tromba; bellissime le ruote con freni di grande diametro a testimonianza delle pre-

stazioni sportive dell'auto; impressionante il telaio a vista nelle fiancate con i grossi fori di alleggerimento suggeriti certamente, insieme con i piccoli aeroscreen che prendono il posto di un più ampio parabrezza, dall'uso agonistico cui è stata sottoposta. Ricco di particolari evocativi l'abitacolo con una strumentazione completa di cronometro dell'epoca così come d'epoca appare l'estintore Pyrene posto accanto al tunnel centrale; impagabile ci pare poi, con gli occhi di oggi, la pelle dei sedili adeguatamente vissuta pur senza apparire logora. Particolare la coda, con una specie di bagagliaio, molto piacevole alla vista e, riteniamo, utile anche oggi per riporre qualche collo al riparo degli agenti atmosferici; diversa dal solito, come dicevamo, questa parte posteriore viene ricondotta all'atmosfera degli anni '30 dalla gigantesca ruota di scorta ad essa applicata. Conservata in condizioni perfette, pare quasi superfluo aggiungere che questa Riley 9 è stata omologata ASI e FIVA a pieni voti.



BARILOTTI

A sinistra, il 4 cilindri da un litro e mezzo ha la distribuzione bialbero con camme laterali. La potenza superiore ai 50 CV è ottima per l'epoca. Dai "barilotti" sulla testa si rabbocca l'olio motore. Vicino al parafiamma si nota la cassetta per gli attrezzi di bordo, sulla quale ci sono le sedi per le candele di scorta (sopra). Il posteriore è dominato dalla ruota di scorta (a destra). I cerchi sono da ben 27 pollici.

Scheda tecnica

RILEY 9 "SPECIAL" (1936)

Motore Anteriore Riley 9 hp 4 cilindri in linea Alesaggio 60,3 mm Corsa 95,2 mm Cilindrata 1.087 cc Rapporto di compressione 6,6:1 Potenza 52 CV a 3.600 giri Distribuzione Comandata da due alberi a camme laterali, aste e bilancieri Alimentazione a due carburatori SU Lubrificazione forzata carter umido Raffreddamento ad acqua

Trasmissione Trazione posteriore Frizione monodisco a secco, comando meccanico Cambio meccanico con preselettore tipo Wilson, quattro rapporti Rapporto al ponte 5,2:1 Pneumatici 27x4.40

Corpo vettura Telai a longheroni e traverse Carrozzeria roadster Sospensioni anteriori e posteriori ad assale rigido, molle a balestra semi ellittica, ammortizzatori idraulici a leva Freni anteriori e posteriori a tamburo a comando meccanico Sterzo a vite e rullo

Dimensioni (in mm) e peso Passo 2.705 Carreggiata anteriore 1.194 Carreggiata posteriore 1.194 Lunghezza 3.658 (esclusa ruota di scorta) Larghezza 1.397 Peso a vuoto 700 kg

Prestazioni Velocità massima 130 km/h Consumo medio carburante 7,1 litri/100 km



TORNATA

Una macchia gialla nel bosco.

Risuona l'eco del V6 nell'aria.

La mente torna alle prove speciali
dei Rally d'Inghilterra, da dove questo
esemplare è tornato in Italia.



Il cuneo. magico



**Nata un po' "storta",
causa silent-block, divenne
la principessa di favole
rallistiche. L'eco delle sue
vittorie sportive -e del V6- si
diffonde ancora oggi
per i boschi incantati...**

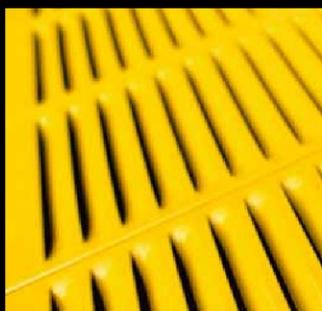
DI LUCA GASTALDI E FRANCESCO PELIZZARI - Foto Michele Rosetta

Il 24 ottobre 1969 la Fiat diffuse un comunicato nel quale si leggeva testualmente: "La Fiat informa in data odierna di aver rilevato le azioni della Società Lancia assumendo la conduzione dell'azienda e i relativi impegni". Una lira ad azione per un milione di azioni: questo il prezzo (simbolico) pagato dal Lingotto per garantire la sopravvivenza dello storico marchio torinese. "La Società -era scritto nel comunicato- riceverà senza dubbio il rilancio che la fama del suo nome e il ruolo d'avanguardia tecnica da sempre ricoperto nell'evoluzione dell'automobile meritano". Detto e fatto, i primi frutti di questa acquisizione furono i modelli della famiglia Beta... Prima ancora, però, qualcosa di un tantino più rivoluzionario sarebbe apparso agli occhi del mondo automobilistico: la Strato's.

Facendo eco al comunicato appena ricordato, Gianni Agnelli commentò l'acquisizione Lancia da parte del Gruppo Fiat toccando un argomento molto caro agli appassionati: "L'attività sportiva sarà certamente continuata alla Lancia attraverso gli stessi uomini, con gli stessi piloti e con lo stesso budget". Un sospiro di sollievo per tutti; un lampo negli occhi del direttore sportivo Cesare Fiorio che già intravvedeva nuove opportunità per la sua squadra e una nuova vettura che portasse le gloriose insegne HF. In tutto questo tourbillon di cambiamenti, il primo a reagire fu Nuccio Bertone. Al Salone di Torino del 1970, per salutare la nuova epoca Lancia, l'atelier torinese si presentò con un prototipo che sembrava arrivare dallo spazio. Un oggetto che rompeva tutti gli schemi; una vettura bassa all'inverosimile; un cuneo pronto a fendere l'asfalto. E il marchio Lancia in bella vista sul frontale. Adottando la meccanica della Fulvia HF, la Stratos "Zero" di Bertone era funzionante e centrò in pieno il suo obiettivo: quello di stuzzicare la fantasia negli uomini della "nuova" Lancia. In primis Pier Ugo Gobbato, direttore generale della Borgo San Paolo "Fiat". Gobbato intendeva risollevar le sorti della Casa in un momento difficile e puntò subito sulle competizioni ad alto livello. La seppur generosa Fulvia HF non sarebbe più bastata e la "Zero" offrì lo spunto giusto nel momento giusto. Con la consulenza di Fiorio -che "intervistò" piloti e tecnici per arrivare alla definizione di vettura da rally "ideale"- Gobbato diede quindi il benestare al progetto Strato's. Molto sarebbe cambiato dall'iniziale proposta di Bertone al modello poi prodotto in serie, ma i concetti fondamentali rimasero: lo stile, l'architettura meccanica (motore centrale, trazione posteriore), l'essenzialità dei contenuti.

Fibra di vetro

La Strato's, pensata per le corse e per la strada, fu svelata un anno dopo, al Salone di Torino 1971. Sebbene praticamente definitiva, mancava soltanto un piccolo particolare: il motore. Questo arrivò l'11 febbraio successivo, quando fu definitivamente formalizzato l'accordo tra il Gruppo Fiat e la Ferrari per la fornitura dei propulsori Dino V6 da 2.418 cc che avrebbero equipaggiato la sportiva torinese. Che per il resto era completa: una compatta coupé due posti con carrozzeria in fibra di vetro, scocca in lamiera d'acciaio e traliccio a sezione rettangolare. Un passo di soli 2.180 mm per ottenere migliori prestazioni su percorsi misti e tortuosi come quelli dei Rallye. Motore montato in posizione posteriore-centrale in blocco con il cambio a 5 marce e il



QUATTRO RAZZE

Nella foto grande, l'abitacolo in cui dominano sedili a guscio e il caratteristico volante a quattro razze. La strumentazione è quella della 124 Abarth. Sopra, la firma di Bertone, la griglia di plastica che copre il lunotto posteriore e quella di sfogo anteriore, con un tocco d'autunno.



SCAMOSCIATA

I sedili hanno finitura in pelle, scamosciata sulla seduta: adeguata a un'automobile che al momento della presentazione costava la bellezza di 11 milioni di lire. A destra, il nome ha l'apostrofo, prima della "S" finale, inserito da Bertone per evitare problemi di diritti con altri utilizzatori.

PORTA CASCO

Nella foto grande, il posteriore della Strato's sprizza personalità. Sotto, una tipica vista con i cofani aperti. In basso, il pannello porta con la tasca portaoggetti che può contenere un casco.



differenziale autobloccante ZF; la trazione sulle ruote posteriori e una distribuzione dei pesi del 63% nella parte posteriore della vettura per migliorare la trazione. Su due telai ausiliari furono ancorate le sospensioni anteriori e posteriori. Le prime, a ruote indipendenti, contavano su bracci oscillanti sovrapposti e molle elicoidali. Le seconde, adottavano lo schema McPherson con montante verticale.

Il McPherson garantiva una più facile adattabilità al motore che sarebbe arrivato; in ottica gare, si poteva intervenire rapidamente per varicare l'altezza dello scuotimento (versioni terra-asfalto) e per montare pneumatici di diverse misure. Nei primi mesi del 1972 la Strato's iniziò la fase di sviluppo su strada, finalizzata al debutto in gara fissato al Tour de Corse, all'inizio di novembre. In pochi mesi Claudio Maglioli e Sandro Munari condivisero l'abitacolo e lavorarono a stretto contatto con i tecnici Sergio Camuffo, Giampaolo Dallara, Mike Parkes e Carlo Facetti: tutti sotto la direzione di Gianni Tonti

Pezzi di 127

La Strato's nasceva per le corse, ecco perché la versione stradale -da costruire in almeno 500 unità per ottenere l'omologazione sportiva in Gruppo 4- è figlia dello sviluppo mirato alle competizioni rallyistiche. Il problema iniziale più gravoso da risolvere fu quello dell'assetto. La

vettura, anche in rettilineo, soffriva di inspiegabili "serpeggiamenti". Inconveniente risolto con la sostituzione delle boccole in gomma degli attacchi dei bracci delle sospensioni posteriori (in origine ereditati dai silent-block della Fiat 127 di serie...) e dei portamozzi (prima in lamiera scatolata, ora in duralluminio). Parkes, mettendo a frutto l'esperienza accumulata in Ferrari, si dedicò al telaio e alle sospensioni. Poi si cimentò (non senza difficoltà) sulla messa a punto della successiva testata a 24 valvole e, più avanti, insieme a Facetti, sviluppò la versione con turbocompressore (560 CV e iniezione indiretta con pompa Kugelfischer) utilizzata in pista dal 1973 in configurazione silhouette. Per la versione da corsa, invece, molto lavoro lo fece Claudio Maglioli, su richiesta di Fiorio; in tal senso, giova ricordare quanto Maglioli raccontava a proposito delle sospensioni: «La Strato's di serie era tutta su silent-block, quindi molto, troppo elastica. Le sospensioni e la telaistica ci fecero impazzire, provammo triangoli di tutti i tipi, sopra e sotto, di tutto. Dopo un anno avevamo deliberato le due versioni di massima: la Montecarlo, adatta a strade asfaltate, e la Safari, per gli sterreni molto sconnessi.»

L'idea di un'automobile siffatta, da destinare alle corse, fu non soltanto di Gobbato e Bertone e Fiorio, ma anche del pilota che con Lancia vinceva di più: Sandro Munari. Che ricorda: «Provando e riprovando la



L'IMPORTANTE È SCALARLA

La Lancia Stratos, nonostante l'aspetto di automobile originale, quasi un prototipo, è molto robusta. Tolto il fatto che è un'automobile di dimensioni molto contenute e quindi non sempre semplice metterci le mani, c'è molto di un'auto di normale serie. Il cambio, per esempio, è quasi indistruttibile (per fortuna, perché è in blocco con il motore e per intervenire bisogna estrarre tutta la meccanica dalla macchina...). Può sembrare un'avvertenza molto banale, ma un'importanza fondamentale nella longevità della meccanica è avere l'accortezza di scaldare bene prima di chiedere le prestazioni. Per quanto riguarda la manutenzione straordinaria degli esemplari stradali, i ricambi ancora si trovano, a parte ganci ferma cofano (a sinistra), tappezzerie interne e cornici del parabrezza (a destra), più impegnativi. Alcuni particolari (come le maniglie porta, al centro) si possono ricavare da pezzi di altre auto del Gruppo Fiat dell'epoca: piantone sterzo e devioluci dall'A112, strumentazione dalla Fiat 124 Sport eccetera.



PRIMA LA "ZERO"

Sopra, immagini dai Saloni. La "Zero" fu presentata a Torino '70 (a sinistra), a sottolineare la nuova vita della Lancia dopo il passaggio a Fiat. Sempre a Torino, ma due anni dopo, apparve la Strato's definitiva (al centro e a destra) che fece non meno scalpore.

stessa curva, la Strato's una volta la stringeva puntando il muso, un'altra l'allargava scappando con la coda. Era una bestia magnifica, ma sembrava indomabile. Ci scoraggiava. Poi riuscimmo a ridurla all'obbedienza lavorando a fondo sull'assetto. Ottenemmo un'auto senza punti deboli, veloce sulla terra e sull'asfalto, in salita e in discesa, stabile in rettilineo, rapida e leggera nell'inserimento in curva."

Oltre a quelli già citati, tra gli altri difetti di gioventù della Strato's si può ancora ricordare la fusione del gruppo motore-cambio nella parte inferiore del propulsore, che limitava gli interventi rapidi sul cambio stesso. In principio, inoltre, il motore di serie soffriva di cattiva alimentazione: nelle curve a destra, a causa della forza centrifuga, si abbassava il livello della benzina nella vaschetta del carburatore, e il 6 cilindri inevitabilmente "mancava" in accelerazione. Con l'intervento della Weber, la vaschetta incriminata passò da laterale a centrale eliminando il problema.

La produzione in serie della Strato's iniziò il 10 settembre 1973. Il 1° ottobre 1974, in seguito alla costruzione dei 500 esemplari di serie previsti dal regolamento, la vettura fu omologata per correre in Gruppo 4. Fino a quel momento, infatti, la Stratos aveva partecipato alle corse nello speciale Gruppo 5 riservato ai prototipi.

Poteva essere... Lancia-Maserati!

Si è sempre detto molto sul tema "motore" per quanto riguarda la Strato's. Per esempio, il fatto che i V6 Dino fossero stati concessi da Enzo Ferrari in cambio della "disponibilità" di Sandro Munari a correre la Targa Florio e altre gare del Mondiale Marche del 1972. Episodio famoso, di cui si sa tutto. Un po' meno noto è il fatto che Ugo Gobbato, nella sua ricerca del propulsore per la nuova vettura, avesse bussato alla porta della... Maserati! E anche questo motivo potrebbe aver spinto il Drake ad accordare la fornitura. Forse anche più di disporre dei servigi del Drago di Cavazzerone (che peraltro furono prestati mesi prima di questa storia).

"Quelli là", come li chiamava Ferrari, cioè gli uomini di Maserati, erano all'epoca nell'orbita Citroën, la quale nel 1968 aveva stretto un accordo con Fiat (che a fine 1972 volgeva al termine). Gianni Agnelli, dopo aver detto ai primi di novembre '72 a Gobbato di arriangarsi, non ebbe nulla da obiettare sul fatto che una Lancia potesse montare un motore Maserati. Il presidente della Lancia si rivolse così all'ingegnere Malleret, a.d. francese del tridente, che gli offrì i V8 4.2.

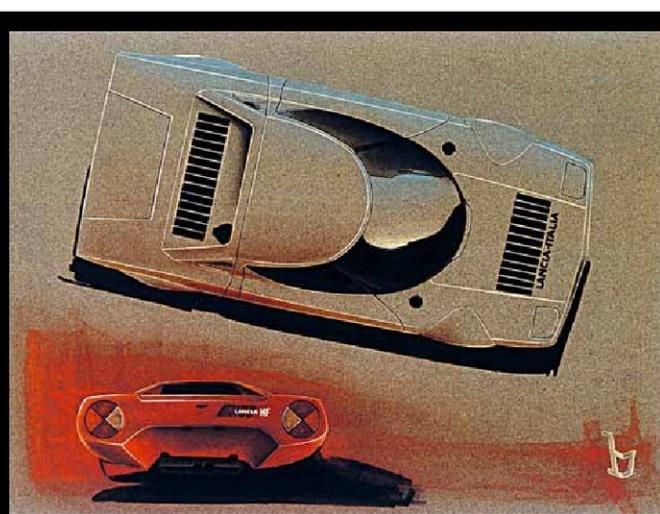
La telefonata da Maranello giunse poco dopo: Ferrari smentì di

aver rifiutato in precedenza i suoi V6 (che poi erano costruiti a Torino...) alla Lancia, di avere scherzato, insomma che la Strato's non poteva montare i motori di... "quelli là". E l'accordo si fece.

Dall'Inghilterra

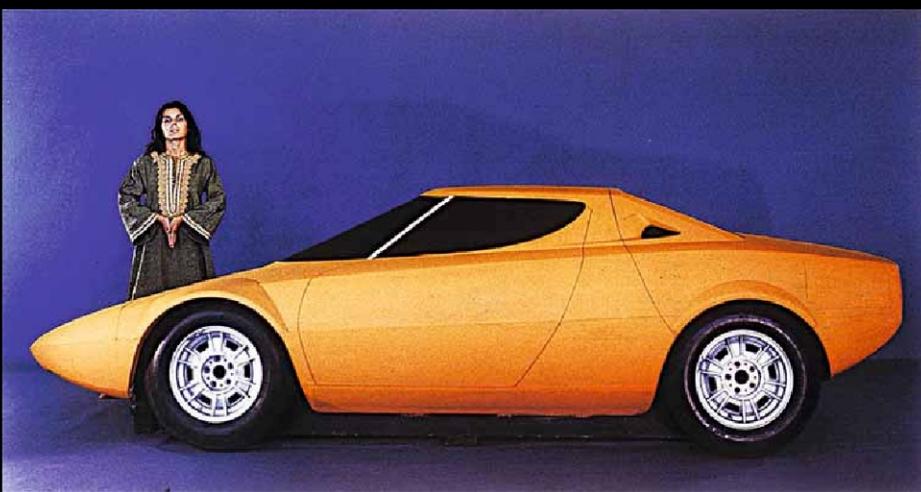
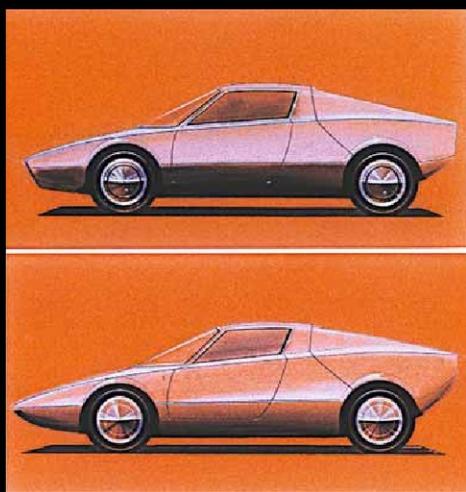
Questa la fredda cronaca degli eventi. Ma la Lancia Stratos, oggi, è qualcosa di più. Va oltre la storia. Il suo nome è già nella leggenda. Le competizioni le hanno donato un'aura sacrale che poche altre automobili possono vantare. Senza riflettere più di tanto, e senza l'aiuto di sondaggi specifici, la Strato's potrebbe tranquillamente figurare nella top-20 delle vetture più belle di sempre, dove l'aggettivo "bello" non riassume soltanto accezioni estetiche.

La Strato's è, e rimarrà per sempre, una vettura unica, inimitabile, dalla personalità disarmante. Un oggetto d'arte moderna testimone eccezionale del saper fare -e del saper osare- italiano. La Lancia Stratos Gruppo 4 ha un rumore riconoscibile tra mille. Un urlo secco, rabbioso e assordante. Di quelli che ti fanno venire la pelle d'oca quando sei sul ciglio di una strada che per qualche ora è il palcoscenico di una prova speciale. Lo riconosci a un chilometro di distanza, quan-



REMINISCENZE DI DINO

Alcuni disegni realizzati dalla Carrozzeria Bertone nella fase di passaggio dal prototipo alla Strato's HF a quella definitiva. Si nota come alcuni stilemi ricordino da vicino quelli presenti su un'altra



GT di Bertone del periodo, cioè la Dino Ferrari 208-308 GT4, la berlina 2+2 realizzata da Bertone come modello d'accesso alla gamma del Cavallino nei primi anni Settanta. Nei bozzetti al centro, l'andamento della fiancata è ancora continuo e raccorda la coda al padiglione. A destra, una maquette statica del 1971, pressoché definitiva, tanto da essere già "personalizzata" come una pubblicità, con la presenza di una modella in atteggiamento... "orientale". Notare i cerchi Campagnolo in lega di magnesio, per i quali oggi si potrebbero fare follie...

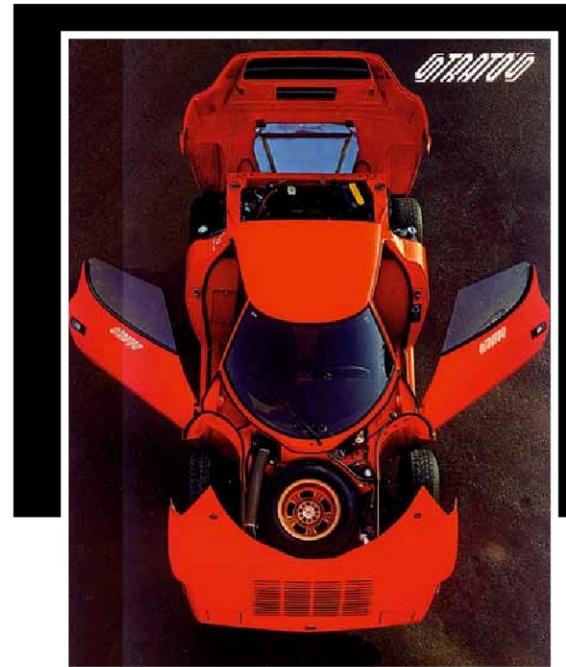


do le accelerate ti dipingono nella mente la successione delle curve e degli allunghi. Abbiamo lasciato sfogare in questo modo la nostra fantasia, aspettando l'arrivo della Strato's stradale che ha posato per il servizio di *Automobilismo d'Epoca*. Uno dei 277 esemplari prodotti nel 1975, da poco acquistato in Inghilterra da un collezionista italiano che l'ha riportata in patria. Fatto, questo, più unico che raro in un periodo durante il quale tutti i nostri gioielli traslocano Oltralpe... L'insolito colore giallo della carrozzeria (denominato ufficialmente "Giallo Fly") si sposa a meraviglia con i colori autunnali del bosco. Cinquanta sfumature di giallo per una Lancia da sogno conservata nel tempo, solo ripristinata nella meccanica perché inutilizzata da qualche anno. L'unica licenza poetica che si è concesso il nuovo proprietario ha riguardato la rimozione delle appendici aerodinamiche: lalettone sulla sommità del padiglione e lo spoiler sul bordo del cofano motore. Una scelta che vuole privilegiare la pulizia della linea ed evidenziare l'estrema forma a cuneo firmata da Marcello Gandini.

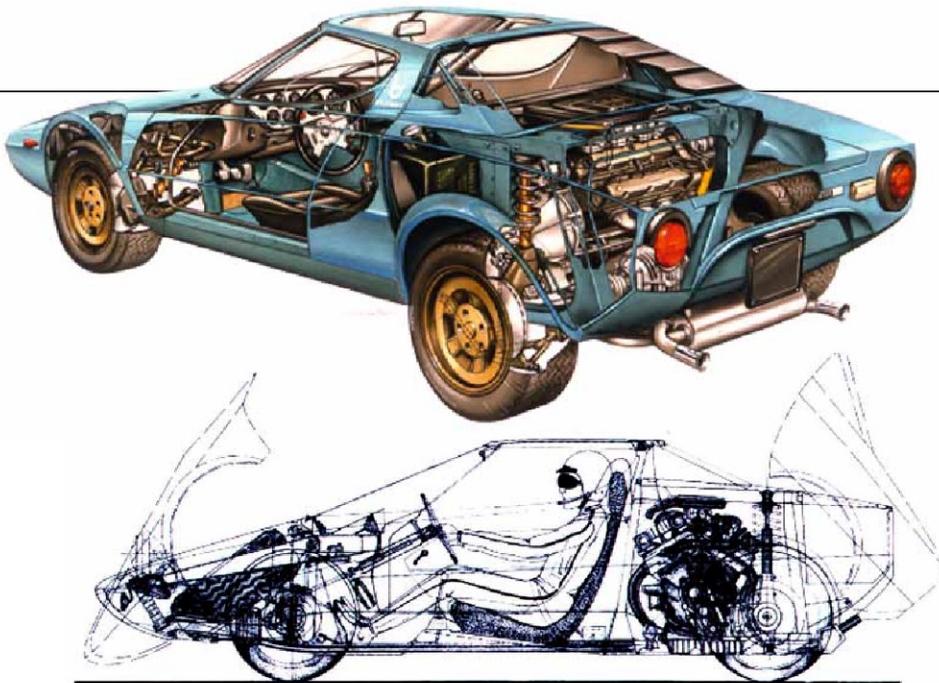
Quattro volte una Beta

Pur non essendo una vettura da corsa, i quasi 200 CV del sei cilindri si fanno sentire, anche grazie al peso di poco inferiore ai 1000 kg. Sispongono forte dietro la schiena e la compatta sportiva danza nervosa tra una curva e l'altra. Meglio non prendersi troppe confidenze, perché la Strato's è un'auto nervosa. Il fatto è che, pur essendo nata con l'occhio rivolto alle corse, all'epoca in Lancia si tentò di "stradalizzarla" anche troppo. Forse per cercare di mantenere l'identità Lancia, fatta soprattutto di comodità, per l'uso di tutti i giorni o quasi si pensò che fosse meglio "ammorbidire" la rigidezza del telaio con l'uso dei silent-block al posto degli uni-ball. Così però gli angoli caratteristici delle ruote si modificavano sotto sforzo.

Il risultato fu un comportamento difficile per il pilota professionista, figurarsi per quello della domenica. In Lancia aggravarono la cosa montando gomme uguali sulle quattro ruote. Se a questo si aggiunge che la macchina era calda e rumorosa come ogni auto da corsa, e il periodo storico sfortunato (guerre, crisi petrolifera, contestazione), si capisce come il successo commerciale possa essere stato ridotto. La Strato's costava quasi 11 milioni di lire quando il prezzo di una Beta

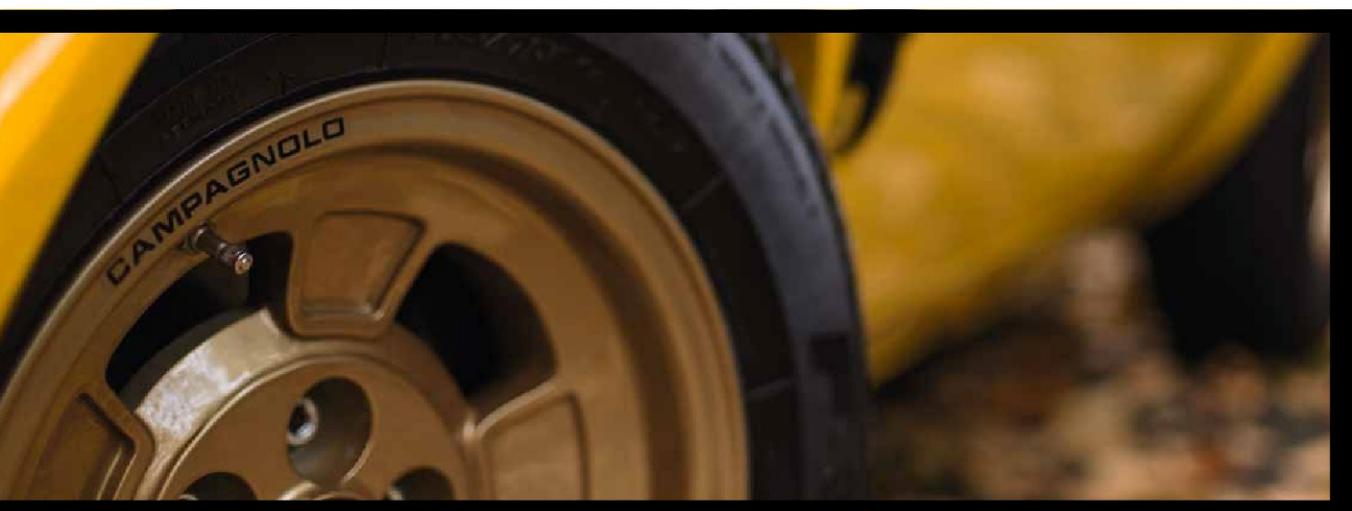


1400 era di poco più di 3 milioni. Così le ordinazioni languirono, tanto che in Lancia costrinsero i concessionari ad acquistarne almeno una ciascuno. Questi, a loro volta, per liberarsene le vendettero con forti sconti. Chi l'acquistò approfittando di questa situazione ha fatto certamente un ottimo affare, soprattutto se l'ha tenuta fino a oggi. Una decina di anni fa le Strato's stradali valevano poco meno di 100 mila euro; nel 2015, un paio sono state vendute all'incanto da RM Sotheby's. La prima, a Parigi, per oltre 380 mila euro, stradale originale con un solo proprietario da nuova; la seconda, a Villa Erba, un esemplare che era rimasto di proprietà di un concessionario Lancia fino ai primi anni Novanta, ha superato abbondantemente i 400 mila euro (ed era già passata per tre asta negli anni passati, nell'ultima delle quali, nel 2001, era stata aggiudicata per 78 mila dollari...).



PESO DIETRO

Qui a fianco, la disposizione degli organi meccanici e la posizione di guida: il 63% del peso grava sul posteriore, contribuendo al comportamento nervoso della vettura. Al centro, un bel primo piano dei cerchi Campagnolo. In fondo a questa pagina, il V6 di derivazione Dino-Ferrari, con cambio in blocco. La compattezza della Strato's è evidente anche nell'immagine della pagina a fianco, scattata in una pista di collaudo probabilmente durante una presentazione (foto Archivio Centro Storico Fiat); più in basso, uno dei pochi pieghevoli realizzati per la rete commerciale Fiat-Lancia.



Scheda tecnica

LANCIA STRATO'S (1973)

Motore Tipo 829A.000, posteriore centrale trasversale, 6 cilindri in linea a V di 65°, alesaggio e corsa 92,5 x 60 mm, cilindrata totale 2.419 cc, rapporto di compressione 9:1, potenza 192 CV a 7.000 giri, coppia 23,2 kgm a 4.000 giri, distribuzione due alberi a camme in testa per bancata, due valvole per cilindro, accensione elettronica, alimentazione 3 carburatori verticali doppio corpo Weber 48 DCF impianto elettrico 12 Volt, batteria 45 Ah, alternatore 830 Watt. **Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, differenziale autobloccante ZF, cambio a 5 marce + RM, rapporti: I 3,554, II 2,459, III 1,781, IV 1,320, V 0,986, finale 3,824; cerchi 7,5 - 14"; pneumatici anteriori e posteriori 205/70 VR14. **Corpo vettura** Carrozzeria coupé due porte due posti in vetroresina, telaio scocca in acciaio con telaietto in tubi posteriore. **Sospensioni:** anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici; posteriori a ruote indipendenti, montanti McPherson, bracci oscillanti trasversali inferiori, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici; freni anteriori e posteriori a disco auto ventilati. Capacità serbatoio carburante 80 litri. **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.180 Carreggiata anteriore 1.430 Carreggiata posteriore 1.460 Lunghezza 3.710 Larghezza 1.750 Altezza 1.110 Peso a vuoto 980 kg. **Prestazioni** Velocità massima 230 km/h Accelerazione 1 km da fermo 26,7 secondi Consumo (norme CUNA) 10,35 litri/100 km





CONGELATA

La "nostra" 695 SS in azione. Nonostante l'aspetto trasandato, è in perfetta efficienza. La meccanica è stata totalmente restaurata, mentre la ruggine della carrozzeria è stata "congelata" con uno specifico trattamento. Il risultato è decisamente suggestivo.

Macchin(in)a del tempo

In Grecia abbiamo scovato un esemplare in condizioni di conservazione uniche. Un'autentica "time capsule" proveniente da oltreoceano, utile per tracciare una piccola guida al riconoscimento del "falso".

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

Siamo andati a scoprire una nazione che, automobilisticamente parlando, mai avremmo pensato fosse così ricca e interessante. Non per una forma di spocchia, bensì per le notizie sulla situazione del Paese, di cui nell'ultimo anno siamo stati bombardati. Ma andare a vedere di persona è sempre buona cosa. E se la Grecia è certamente in un periodo difficile, ciò non significa che non ci siano collezioni di auto, anche di pregio. Come la "Scuderia Piccolino" (il nome la dice lunga) di Alex Vazeos, un'interessante collezione di auto sportive italiane custodite ad Atene.

E visto che da poco sono state inaugurate le "Officine Abarth Classiche", abbiamo subito posato gli occhi su un'Abarth 695 "EsseEsse" che, tra i tanti pezzi esposti, tutti in condizioni da concorso, spicca per la sua livrea "rusty", quasi fosse appena stata tirata via da un vicolo del centro storico di Genova o Napoli.

Il "massimo"

Un paio di domande maliziose e il titolare della collezione, l'imprenditore Alex Vazeos, parte all'attacco.

«Ho sempre amato le Abarth -racconta- soprattutto le "carrozzate", ma niente incarna la filosofia Abarth meglio delle ammazza giganti realizzate su base Fiat 500 e 600. Quindi ho voluto una di queste vetture per la "Scuderia Piccolino"; non essendo amante delle versioni su base 600 (peraltro già presenti nella collezione sotto forma di Coupé Zagato "Doppia Gobba"

**LA RUGGINOSA**

La finitura "rugginosa" incattivisce ancor di più l'aspetto della piccola Abarth, già grintosissima con assetto e ruote sportivi. Ma, tolte le apparenze, l'auto ci ha trasmesso una sensazione di solidità.

e Record Monza, ndr), ho scelto una 500, il cui "massimo" è proprio la 695 in versione Esse Esse. Purtroppo, come qualsiasi appassionato sa bene, il mercato pullula di falsi o esemplari quantomeno dubbi, data la relativa semplicità con cui è possibile realizzare delle repliche perfette, il cui valore può superare anche di dieci volte quello di una normale versione Fiat».

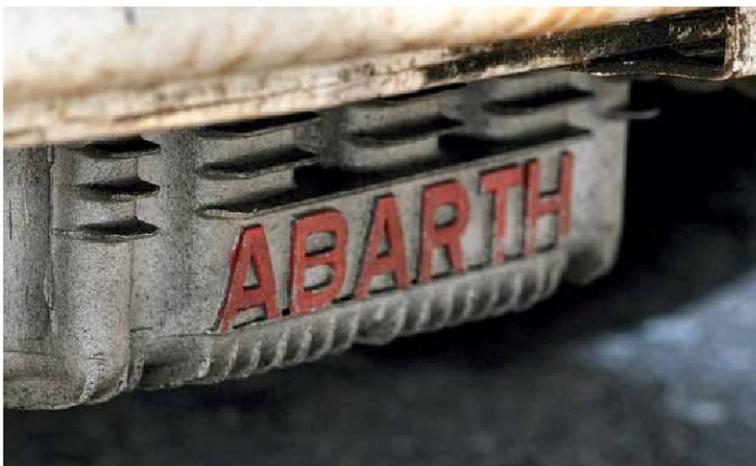
L'occasione giusta per Alex arriva dopo quattro anni di ricerca quando, in seguito a un lungo corteggiamento, un noto collezionista canadese di Abarth decide finalmente di cedere il suo esemplare: un'autentica "macchina del tempo", quasi interamente conservata e che per questo oggi rappresenta un ottimo riferimento per stabilire i parametri di originalità del modello, di cui non si conoscono con certezza il numero di pezzi costruiti né quelli attualmente in circolazione. Molti dei quali, ci racconta Vazeos che prima di questa ne ha esaminate tante, si presentano oggi pari al nuovo e ricchi di documentazione riguardante i restauri, ma quasi mai accompagnate da prove certe del ritrovamento o della storia prima dei lavori di recupero. Inoltre il parafiamma, che riporta stampigliati i numeri originali, spesso presenta tracce di saldature o addirittura di sostituzione totale, e un occhio attento può facilmente notarlo osservando il lamierato nella parte sottostante il cruscotto. Altrettanto da evitare, raccomanda infine Alex, gli esemplari con punzonature del telaio troppo perfette: le originali erano quasi sempre leg-

germente irregolari o disallineate. In barba a qualsiasi sospetto, la 695 di queste pagine non ha nulla da nascondere del suo passato, anzi lo sfoggia con orgoglio attraverso i segni sulla carrozzeria, caratterizzata da una bella "patina" di ruggine superficiale che è stata "congelata" attraverso un attento lavoro di laccatura.

Patina

L'esemplare, importato da subito negli Stati Uniti, è stato acquistato dalla Scuderia con i documenti americani originali, che la identificano da sempre come una "EsseEsse" e riportano solo quattro proprietari, il secondo dei quali è stato Michael Blumberg, noto collezionista d'oltreoceano di vetture italiane.

Raggiunto da Vazeos, Blumberg ha raccontato di aver acquistato la 695 nel settembre 1977 ad Atlanta; l'aveva adocchiata su una rivista di annunci, ma una volta contattato il venditore aveva scoperto che la vettura era già stata venduta. Armato di pazienza e determinazione, si è quindi messo sulle tracce del nuovo proprietario e, una volta scovato, gli ha offerto la sua splendida Fiat 1200 Cabriolet in cambio della 695, all'epoca neanche marcante. Concluso l'affare Blumberg, grande esperto di Abarth, si è dedicato al restauro conservativo della 695, un esemplare stradale da sempre, un po' malconcio ma in condizioni di perfetta originalità, solido e intatto. All'epoca (attorno al 1980) risale l'ultima ri-



GANCI D'EPOCA
Una piccola carrellata con alcuni elementi che rendevano inconfondibili gli "scorpioncini": volante sportivo e cruscotto a quattro strumenti; i ganci ferma cofano in gomma (sono ancora quelli dell'epoca); la coppa alettata e marchiata a rilievo, affiancata dall'immancabile terminale sportivo.



SCOMMESSA VINTA

Gli appassionati della Fiat per antonomasia, la Nuova 500, sanno bene che il suo esordio non è facile. Alla presentazione, nel 1957, essa non convince il pubblico che, pronto a cavalcare i ruggenti '60, la trova lenta e spartana. Pecche che sulle prime offuscano il coraggioso progetto dell'ingegner Giacosa: la nuova vettura è infatti abitabile, facile da condurre e molto affidabile.

A ribaltare le cose pensa Carlo Abarth, che da subito si interessa alla piccola torinese, mettendo a punto la versione Sport: asse a camme, carburatore Weber da 26, rapporto al ponte modificato e un attento lavoro al motore, passato da 479 cc a 499,5 cc per 25 CV di potenza massima (contro 18) e 105 km/h di velocità (90). Quindi l'anno seguente organizza all'Autodromo di Monza una serie di test volti a confermare la robustezza della meccanica, e getta le basi per lo storico suc-

cesso alla 12 ore di Hockenheim (quattro 500 Sport ai primi quattro posti di classe). Non solo: l'Abarth 500 Record carrozzata da Pininfarina totalizza ben 28 primati di velocità, viaggiando per 7 giorni ininterrottamente alla media di ben 111 km/h. I successi sportivi e poi commerciali delle piccole belve elaborate da Abarth valgono a quest'ultimo un'importante "riconsiderazione" da parte di Fiat, che finalmente concede al talentuoso Carlo la possibilità di impostare una produzione a proprio nome.

Nel 1963 debutta così sul mercato, con marchio Abarth, la 595, belvetta da 32 CV prodotta in due serie: la prima, dal 1963 al '65, su base 500 "D", la seconda, fino al 1971, sulla successiva "F" con porte controvento. Abarth riceve da Fiat le scocche semi-complete su cui monta le sue parti specifiche: cruscotto, volante, carburatore, coppa

dell'olio, collettori, fermi per rialzare il cofano motore, fregi eccetera. Nel 1964 debutta la 595 SS con velocità massima portata a 130 km/h, seguita dalle nuove 695 da 30 CV e 695 SS da 38 CV, con cubatura aumentata a 689 cc per velocità massime rispettivamente di 140 e 150 km/h. Anche le 695 nel 1965 beneficiano del passaggio alla nuova carrozzeria della 500 "F". Ulteriori evoluzioni della 695 sono la SS Assetto Corsa del 1965 e la sua sostituta SS Competizione del 1969 prodotta, come la 595, fino al 1971.



verniciatura superficiale della carrozzeria; non fu eseguito altro perché già allora egli notò l'estrema precisione e "decisione" nella chiusura delle porte. Una inconfondibile prova di qualità generale che ancora caratterizza la 695 della nostra prova. Come se non bastasse, proprio una delle porte fornisce la prova definitiva dell'originalità dell'auto: sulla battuta dello sportello guida c'è ancora traccia dell'adesivo in carta del rivenditore Abarth che vendette la vettura da nuova in Georgia, stato in cui l'auto ha trascorso quasi tutta la sua vita.

Bella dentro

Sotto una carrozzeria tanto affascinante quanto "vissuta", trova posto una meccanica curata. Il motore è stato revisionato, cosa che ha permesso di verificare la presenza di basamento e albero motore correttamente punzonati e lo scarico originale Abarth Record Monza.

Assieme alla testa originale, con la vettura è stata consegnata anche una testa Abarth "Gruppo 2", all'epoca accessorio costosissimo e oggi montato sulla vettura, che è stata oggetto di una preparazione meccanica effettuata presso uno specialista Abarth in Inghilterra. Tranne le parti bisognose di manutenzione ordinaria, come l'impianto elettrico, le sospensioni e i freni, tutto è originale: interni, tappezzeria, strumenti (in miglia, una rarità), fondi e tappetini in gomma, sono incredibilmente ancora quelli del 1966

PROMETTENTE

La vista di coda è una delle più appaganti: sportello motore distanziato, coppa in bella vista con scritta rossa e scarico "Record Monza" la dicono lunga sul carattere della 695.



RICONOSCERE UN VERO SCORPIONE

La 695 di queste pagine ci offre un utile spunto per elencare brevemente i punti essenziali da verificare per riconoscere una 595/695 autentica da una buona replica, purtroppo non molto difficile da realizzare.

► **IL NUMERO DI TELAIO** - La punzonatura del telaio è la prima cosa da verificare. Aprendo il cofano anteriore si trova sul lato sinistro del parafiamma, a lato del serbatoio benzina, parzialmente occultato dal cric. I numeri hanno un loro "font" specifico e spesso non sono allineati precisamente; di conseguenza, un'esecuzione troppo perfetta è sospetta. Inoltre il parafiamma non deve mostrare segni di saldature o di sostituzioni, ma deve presentarsi come quello originale con cui è nata la vettura. I telai Abarth riportano un codice, "105" per la 595 e "106" per la 695, più un progressivo di identificazione in aggiunta a quello Fiat; la targhetta di identificazione originale Fiat è comunque presente.

► **IL MOTORE** - Il motore è la parte della vettura su cui si concentrano i maggiori interventi della "cura" Abarth. I basamenti venivano ripunzonati da Abarth nella parte inferiore alla punzonatura Fiat, con i codici

"ABA 205" per le 595 e "ABA 206" per le 695, eventualmente seguite dal suffisso SS. In base all'anzianità della vettura i basamenti devono essere del tipo 110D o 110F. Non esistono elaborazioni Abarth realizzate su Fiat 500 R; è comunque possibile ripunzonzare i basamenti, quindi una prova più affidabile può darla la verifica delle lavorazioni interne: l'albero a camme è specifico e punzonato come, soltanto sulla 695, l'albero motore; i cilindri devono essere in fusione e non separati, e non devono mancare altri particolari come i carburatori, il coperchio punterie, la caratteristica coppa dell'olio, lo scarico Record Monza; in questi casi si tratta però di elementi relativamente facili da reperire come ricambi e da installare successivamente, prassi promossa all'epoca dalla stessa Abarth.

► **I FREGI** - Altra verifica raccomandata riguarda i fregi, da sempre elementi fortemente distintivi delle vetture di Carlo Abarth: calandra, parafanghi posteriori e cofano posteriore riportano placche e targhette identificative specifiche. Non rappresentano una prova assoluta, ma elementi "d'epoca" in luogo di riproduzioni scintillanti e perfette

segnano un piccolo punto a favore dell'originalità.

► **I DOCUMENTI** - Sembra scontato dirlo, ma un'Abarth lo è prima di tutto sulla carta. Documenti originali dell'epoca danno buone possibilità di trovarsi davanti a un esemplare genuino, oltre a fornire informazioni preziose sui precedenti proprietari e sulla storia del veicolo. Un passato "tracciato" e chiaro è infatti in definitiva il solo e unico argomento valido per accertare l'originalità di un esemplare. Va infatti considerato che tra i falsari esiste un fiorente commercio di documenti e di identità per collegare vetture riprodotte a storie, documenti e numeri di telaio corretti appartenenti a vetture disperse o distrutte.



e rendono questa "Esse Esse" una delle 695 più originali esistenti oggi al mondo.

Ora, se non vi dispiace, mettiamo da parte questa lunga parentesi da fanatici della conservazione, chiudiamo le solide porte della nostra "Esse Esse" e usciamo a fare un giro sul lungomare del Pireo. Alex ci annuncia, col ghigno di chi la sa lunga, che la 695 è una delle vetture più performanti e divertenti dell'intera Scuderia e noi, fingendoci scettici, ne approfittiamo per andare a verificare.



Scheda tecnica

ABARTH 695 ESSE ESSE (1966)

Motore: bicilindrico in linea, posteriore longitudinale a sbalzo raffreddato ad aria; alesaggio e corsa 76x76 mm, cilindrata 689,54 cc, distribuzione aste e bilancieri, 2 valvole per cilindro, rapporto di compressione 10,5:1; alimentazione 1 carburatore Solex 34 PBIC Potenza 38 cv a 5350 giri **Trasmissione:** trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 marce + RM; rapporto finale 4,9:1 **Pneumatici anteriori e posteriori:** 125 x 12" **Corpo vettura:** berlina 2 porte, carrozzeria portante in lamiera di acciaio **Sospensioni:** anteriori indipendenti, bracci triangolari superiori, balestra trasversale inferiore; posteriori indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali; freni anteriori e posteriori a tamburo, a richiesta anteriori a disco; sterzo a vite e settore **Capacità serbatoio benzina:** 21 litri **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 1840, carreggiante ant/post 1120/1135, lunghezza 2970, larghezza 1320, altezza 1320 **Prestazioni:** velocità massima 150 km/h



TESTA SPECIALE

Il carburatore coi cornetti di aspirazione e, a sinistra, il vano motore. Questa 695 monta una testa Abarth "Gruppo 2", costoso accessorio originale dell'epoca che porta la potenza a 40 CV.





Romanticismo Italiano

La "Scuderia Piccolino" è una dichiarazione d'amore al genio automobilistico italiano. Una pregiata collezione di piccoli gioielli di cui il greco Alex Vazeos si definisce "custode"

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

BELLEZZE ROSSE

In alto, da sinistra: Abarth Simca 1300, Fiat "Topolino" sport, Moretti 750 Gran Sport, Abarth 750 Allemano. Sotto, il muso della "Topolino" sport.



“Scuderia Piccolino” è il nome del progetto ideato dal collezionista greco Alex Vazeos, 45enne ateniese appassionato di piccole sportive italiane, con una particolare predilezione per le realizzazioni artigianali degli anni '50 e '60 come Giaur, Bandini, Moretti, Abarth. Per Alex la passione per le auto nasce nell'adolescenza, nonostante il totale disinteresse della famiglia verso i mezzi a motore. La sua prima “classica” è una Pontiac Le Mans Coupé V8 5.7 che Alex acquista, studente ventenne, negli Stati Uniti; un'auto su cui quasi ci rimette le penne, ma che lascia il segno e fa scattare nel giovane la scintilla per le auto storiche, che da allora acquista variando spesso modello e quantità. Ma quella che cambia per sempre la visione di Alex è la Fiat Abarth Record Monza del 1959.

Coraggio

Durante la nostra intervista, egli ricorda la notte d'inverno in cui era fuori casa ad aspettare il camion che stava trasportando la piccola coupé dalla Gran Bretagna: “Quando la vidi qui sul piazzale - racconta Vazeos -, alla luce della luna, modellata come una scultura, realizzai per la prima volta quanto è difficile creare una vettura tanto bella e proporzionata in soli tre metri e mezzo. Da quel momento decisi che in futuro mi sarei dedicato alla ricerca di questo tipo di auto”. Dopo quella folgorazione, Vazeos ha pian piano venduto le altre auto e ha gettato le basi di quella che oggi è la “Scuderia Piccolino”: auto compatte, artigianali, rare, veloci ma soprattutto, secondo Alex, le più “romantiche” mai costruite. Dietro di esse ci sono uomini che hanno affrontato la più grande guerra della storia, hanno superato atrocità e povertà con un coraggio unico e uno sprezzo del pericolo che ha poi permesso di gettare nuove basi e affrontare sfide creative



SILURI

Qui sopra, sempre in rosso, una bella coppia di "siluri" nostrani: una Giaur (a sinistra) e una Bandini. Le vetture saranno prossimamente sulle pagine di *Automobilismo d'Epoca*. Sotto, le Abarth attualmente presenti nella collezione: una 750 Zagato "doppia gobba" (in grigio), una 750 Record Monza (in giallo), una 695 SS (la trovate nelle pagine precedenti) e ancora la rara Simca-Abarth 1300.



e sportive come mai più è accaduto in seguito. Uomini audaci e visionari che hanno immaginato, modellato, portato in gara auto straordinarie non soltanto per "fare soldi", ma trasmettendo amore e passione e donando un'anima a quelli che avrebbero dovuto essere semplici manufatti meccanici. E questa filosofia costruttiva ha trovato la sua massima espressione proprio in Italia; basti pensare che nell'immediato dopoguerra i costruttori artigianali italiani erano oltre ottanta!

Stato dell'arte

Su presupposti tanto chiari, la collezione si è praticamente definita da sé, e tuttora le vetture che ne fanno parte in qualche modo "sussurrano" ad Alex cosa comprare e cosa no; i pezzi che "stonano" sono venduti rapidamente: "Per me - conferma il greco - queste piccole auto, nonostante i numeri di produzione esigui, rappresentano lo stato dell'arte del design, dell'aerodinamica, della tecnologia di quei tempi, oltre che del piacere di guida, che è assoluto anche con i parametri di oggi. Sono grottesche, difficili da guidare, scomode e ti soffocano con la puzza di benzina e di scarico, ma è proprio questo ciò che adoro di loro - continua Vazeos-. L'opposto esatto dei mezzi di trasporto di oggi, sterili oggetti semoventi che ti portano da un punto all'altro più o meno come può fare una buona metropolitana. Io credo che una pas-

sione debba darti una prospettiva diversa della realtà, non replicarla. Viviamo un'era in cui auto zeppe di elettronica fanno tutto per noi, ma noi non facciamo niente per loro, e per questo finiamo per ignorarle o peggio ancora disprezzarle. Non ne sento il bisogno".

Concorsi

Le foto di queste pagine rappresentano il risultato di sei anni circa di ricerche in tutto il mondo, e *Automobilismo d'Epoca* tornerà sull'argomento nei prossimi numeri. Al momento la Scuderia Piccolino sta seguendo il restauro di una rarissima Moretti Grand Sport berlina 1200 bialbero e l'unica Fiat 850 Zagato prototipo ancora esistente; entrambe dovrebbero essere completate nel 2016 ed esposte ai principali concorsi di eleganza in giro per il mondo. Già, perché le vetture della Scuderia calcano spesso le principali passerelle mondiali, da Pebble Beach a Villa d'Este. Vazeos è un sostenitore dei concorsi, ritiene siano più "educativi" per il pubblico rispetto a una gara: le auto restano esposte per ore e il pubblico ha modo di studiarle, apprezzarle nei particolari, parlare coi proprietari che possono condividere aneddoti ed esperienze, infondendo il sano germe della passione anche nelle nuove generazioni chiamate a preservare il genio dei nostri padri e i nostri sforzi per conservarlo.

Profumo di donna

La consuetudine Fiat di abbinare la versione coupé alla berlina si interrompe con la 125. Ci pensa allora Vignale, che però non ha la forza commerciale adeguata: addirittura, ne venderà di più all'estero

DI DARIO MELLA - FOTO LUCA ZANFRON





NIENTE CALANDRA

La Samantha in azione. I fari retrattili, oltre a dare un tocco caratteristico, rendono più filante il frontale che qui è privo di calandra. Le linee fluide della carrozzeria esaltano la dinamicità di questo coupé, che trova su strada piena espressione. A destra, il logo applicato al posteriore.

Samantha

Una Fiat 125 coupé? Magari, era il sogno dei fan della 125. Ma renderlo concreto non rientrava nei piani della Fiat perché la 125 doveva essere un modello di transizione, in attesa che fosse pronta la 132 dopo la 124. Tutto ciò escludeva, malgrado l'ottimo riscontro commerciale che andò al di là delle previsioni, la possibilità di derivare dalla 125 altre versioni, per esempio un coupé che, oltretutto, sarebbe entrato in concorrenza diretta con la 124 coupé. La 125, oltretutto, era prodotta solo come berlina, con l'aggiunta in un secondo momento della "Special" che, pur con 100 CV invece di 90 e qualche variante estetica, sempre una berlina era. Ed era motorizzata in una sola cilindrata con un quattro cilindri in linea bialbero di 1608 cc.

Nulla toglieva, però, che questa ipotesi potesse trovare terreno fertile all'esterno della Fiat, come avvenne presso la Carrozzeria Vignale dove, preso atto dell'attrattiva che la 125 esercitava anche sui giovani, maturò l'idea di farne un coupé. Che è proprio la Samantha. Di darle forma fu incaricato Virginio Vairo, allora responsabile del Centro Stile Vignale. Il "geometra" (così era soprannominato) seppe esprimere con la Samantha concetti interessanti, trasferendovi soluzioni tecniche ed estetiche che si potevano trovare su modelli di vetture sportive di grossa cilindrata. L'idea, per esempio, dei fari retrattili per snellire il frontale, non era per niente diffusa sui modelli di media gamma, soprattutto per il costo industriale che questa tecnica comportava. La Samantha, invece, ha i fari retrattili a comando elettrico che a riposo si dispongono in posizione quasi orizzontale, integrandosi con la linea del frontale. Che è sottile, privo di calandra e con una larga bocca lenticolare posta sotto il paraurti a lama in acciaio inox, da dove entra l'aria di raffreddamento del motore.

Più telaio

Il profilo fast-back con coda tronca discendente senza soluzione di continuità, rivelava una ricerca volta a migliorare la penetrazione aerodinamica. La Samantha, favorita dalla ridotta sezione maestra, a parità di potenza sviluppa una velocità massima superiore alla berlina 125, aspetto questo imprescindibile per un coupé. Vignale, a proposito, seguì la medesima filosofia dell'Alfa Romeo, che lasciava inalterata la potenza delle proprie sportive derivate dalle berline, perché il miglioramento delle prestazioni era ottenuto grazie alla diversa telaistica. Ed è proprio

ciò che distingue, su strada, la Samantha dalla 125. La vista laterale mostra le tre uscite dell'aria viziata dell'abitacolo che movimentano il montante. La loro forma circolare di diametro decrescente è una peculiarità, in quanto in tutti gli altri modelli, sempre che ci fossero, erano romboidali o triangolari. A confronto con la 125 berlina, la Samantha ha il baricentro più basso grazie alla minore altezza del padiglione, ma anche al fatto di avere il piano di seduta più vicino a terra. E tanto basta per districarsi meglio lungo i percorsi ricchi di curve, perché passo e carreggiate sono quelle della corrispondente berlina. E non poteva essere diversamente, perché modificare queste misure avrebbe comportato un aggravio di costi inaccettabile. La Samantha, però, è anche un'auto adatta ai lunghi viaggi, non solo limitati a due persone. L'abitacolo ha quattro posti veri perché dietro possono accomodarsi due adulti con un certo agio. Il divano sdoppiato, il bracciolo centrale chiuso da un coperchio imbottito che nasconde un vano portaoggetti, il posacenere e le luci di cortesia, sono accessori che creano un ambiente godibile quasi quanto lo sono i posti anteriori. L'accesso è favorito dal ribaltamento asimmetrico degli schienali e in quanto ai bagagli nessun problema: il baule è grande e sfruttabile.

Autoradio

In un coupé granturismo, come di fatto è la Samantha, l'allestimento è un fattore decisivo. Il cliente deve percepire un salto di qualità rispetto alla berlina base e in questo la creazione di Vignale accontenta anche i più esigenti. Ci sono, infatti, tanti particolari esterni e interni che denotano cura nella scelta dei materiali e nel montaggio. Ci sono di serie i vetri elettrici con comando sulla console centrale, quando nessuna concorrente in quel settore di mercato li aveva, l'antenna dell'autoradio è pure a comando elettrico e ci sono luci di cortesia separate per guidatore e passeggero che illuminano la zona del pavimento. Sulla battuta delle porte, inoltre, si trova una luce rossa di segnalazione apertura. In più c'è acciaio inossidabile a pro-

fusione che riveste le battute delle portiere, la parte superiore dei pannelli porta, le soglie dell'abitacolo, le cornici dei finestrini e le grondaie. Altra chicca è il bordo di acciaio inox lungo il contorno della presa d'aria del motore, la cui funzione, oltre che estetica, è proteggere la vernice dal brecciolino, salvaguardando la zona di piega del metallo che in quel punto è la più sen-



GIAPPONESI

Alfredo Vignale riprende nella Samantha alcuni temi espressi nella Daihatsu Sport 800 coupé del 1963, sopra all'interno del capannone a Grugliasco. I Giapponesi avevano commissionato un prototipo di questa coupé e di una cabriolet a Vignale, per capire come realizzarle.



BLAUPUNKT

La vista di profilo (in alto) mostra come Virginio Vairo abbia ridotto l'altezza del frontale della Fiat 125 berlina, da cui la Samantha deriva, alzando il paraurti e portando la presa d'aria del motore al di sotto. I cerchi in lega leggera ESAP furono montati in origine. Nelle foto piccole: le uscite dell'aria viziata dell'abitacolo, l'autoradio Blaupunkt e l'aletta parasole con specchietto di cortesia. Un tocco di riguardo che sui coupé dell'epoca non era molto diffuso. La panoramica anteriore dell'abitacolo evidenzia i due grandi quadranti del cruscotto. La linea sottile della plancia, rivestita di legno pregiato, rende necessario collocare la strumentazione in alto, trasformandola in un centro d'attenzione.

Si pone così l'accento sul tachimetro e sul contagiri, cioè sulle prestazioni, che è proprio ciò che il cliente desidera acquistando una sportiva. A destra, la leva di sgancio del cofano bagagli sulla battuta della portiera dal lato guida.





sibile alla corrosione. Nell'abitacolo la plancia e la base del portaoggetti sul tunnel sono ricoperti di legno, le luci posteriori si aprono a compasso, c'è il lunotto termico di serie, ci sono i deflettori ai finestrini anteriori, abbonda la moquette al pavimento e sul fondo della bagaglia, insomma, tutto è stato studiato perché con una Samantha il proprietario si presenti bene nei confronti di chi ha un qualsiasi altro coupé di cilindrata vicina.

Le notevoli prestazioni che la Fiat 125 è in grado di fornire, (all'epoca rivaleggiava con l'Alfa Romeo Giulia), sono evidenziate nella Samantha dal cruscotto posto in rilievo sulla plancia. I quadranti e gli interruttori di servizio derivano dalla berlina, ma il fondo scala del tachimetro è fissato a 190 orari (come nella successiva 125 Special) in luogo dei 180 della prima 125 Normale. Anche qui, tuttavia, ci sono le dovute eccezioni, perché alcune Samantha, forse le prime prodotte, presentano il tachimetro con fondo scala a 180. A fianco troviamo un grande orologio oppure, a richiesta, il contagiri.

Special

Presentata al Salone di Torino del 1967, cioè pochi mesi dopo la Fiat 125, la Samantha ne riprende, come abbiamo visto, la meccanica con cambio a quattro marce. La presentazione, al Salone di Torino del '68 della 125 Special, permetterà alla Samantha di ricevere, accanto al motore più potente, il cambio a cinque marce con quinta surmultipliata per contenere il consumo in autostrada.

Le due versioni si distinguono per la diversa targhetta identificativa ripresa dalle corrispondenti berline Fiat e collocata in coda dal-

la parte destra. Sulle targhette e su qualche altro dettaglio dobbiamo però fare qualche precisazione. Trattandosi di una vettura di nichia, chi la ordinava in fabbrica poteva, entro certi limiti, far montare accessori personalizzati, come nell'auto da noi fotografata che presenta la regolazione della ripartizione del volume dell'autoradio (anch'essa un optional) tra l'altoparlante anteriore, posto sulla parte superiore della plancia, e quello posteriore che si trova sulla cappelliera. Le ruote, per esempio: la Vignale montava quelle della berlina base, compresi i coprimozzo che, tra 125 Normale e Special, presentano alcune differenze. C'era, però, chi la ordinava (come nella vettura da noi fotografata) con i cerchi in lega, che potevano essere i Cromodora offerti con supplemento di prezzo dalla Fiat su alcuni tra i propri modelli, oppure anche diversi. Stesso discorso per la tinta carrozzeria o per il tipo e la marca dell'autoradio.

Altro punto è l'identificazione del modello, che Vignale lasciava al disegno. E in effetti la Samantha è inconfondibile, ma bisognava pur dichiararne in qualche modo il nome che fu scritto in stampatello, su fondo bianco, in una targhetta posta sotto lo stemma della Carrozzeria, a sua volta ubicato sul fianchetto posteriore dietro la portiera. Come si vede, non una collocazione proprio immediatamente individuabile e difatti ad alcuni clienti non bastava: volevano che il nome della vettura fosse reso con chiarezza. Ci fu così chi applicò la scritta Vignale, o un logo identificativo della Carrozzeria, al posto o in aggiunta alla targhetta originale Fiat oppure ancora chi, ed è il caso del proprietario della Samantha del nostro servizio, fece fare di propria iniziativa la scritta e la diede alla Vignale che la mise in coda.



POSTI VERI

La coda tronca (in alto) è snellita dal paraurti collocato in alto. Qui sopra, i fari sollevati e a riposo: fuoriescono automaticamente tramite l'interruttore di accensione luci sul cruscotto. In basso, la luce rossa di segnalazione porta aperta e il lunotto termico di serie. Notare, sulla cappelliera, l'altoparlante montato in origine. I sedili posteriori: sono posti veri e gli occupanti hanno bracciolo, posacenere e luce di cortesia. Nella pagina a fianco, la ridotta sezione maestra del frontale testimonia la ricerca volta a migliorare la velocità di punta.



Straniera

A questo punto ci si potrebbe chiedere la ragione per cui, malgrado le ottime finiture e un'estetica che coniuga eleganza e sportività, ne furono prodotte così poche. Le note dolenti non erano né meccaniche e neppure dovute a pecche di costruzione, anzi, la cura posta nel montaggio era uno dei punti forti della Samantha. Erano invece le cune legate soprattutto alla mancanza di un canale di vendita univoco. Vignale non era un costruttore ma un carrozziere, quindi nei listini delle riviste specializzate i suoi modelli non comparivano. Per di più la Samantha in Italia non era venduta presso la rete dei concessionari Fiat, ma da rivenditori autonomi e bisognava sapere chi erano e dove si trovavano. E all'estero era venduta tramite gli importatori, che riuscirono, però, a farla conoscere e apprezzare al pubblico meglio di quanto avvenne in Italia. In Francia e in Inghilterra, dove era chiamata "la piccola Maserati", finì infatti la maggior parte delle Samantha prodotte.

Il cliente-tipo era un conoscitore che cercava qualcosa di diverso, per cui le reali concorrenti finirono per essere altri modelli di nicchia, come la BMW 1600 GT disegnata da Pietro Frua oppure, oltremanica, la Sunbeam Rapier coupé, auto che avevano maggiore fortuna all'estero perché da noi si contavano sulle dita di una mano. Se teniamo conto che il periodo di produzione della Samantha va dalla fine del 1967 al 1971, si deduce che la cadenza produttiva media era all'incirca di una vettura alla settimana. Del resto non poteva essere diversamente dato che era prodotta interamente a mano, senza attrezzature dedicate o stampi per la lamiera. A questo proposito va sottolineato come, pur a fronte di un prezzo di listino superiore all'incirca del quaranta per cento rispetto alla Fiat 125 berlina e più alto del venti per cento nei riguardi della best-

seller del mercato italiano nel segmento, la 124 Sport coupé, la Samantha fosse venduta a una cifra accettabile, tenuto conto del processo artigianale di produzione e della qualità della finitura. Altre concorrenti di pari cilindrata, ma più blasonate e prestanti come la Lancia Fulvia coupé 1600 HF e l'Alfa Romeo Giulia Sprint Gt Veloce, costavano di più e non avevano l'abitabilità e la praticità d'uso della Samantha. Inoltre stavano su di un piano sensibilmente inferiore per finitura e allestimento, anche se c'è da tenere conto che si trattava di coupé dalla vocazione più dichiaratamente sportiva e destinati a clienti attenti soprattutto alle prestazioni.

Sulle vendite della Samantha pesava l'assenza di pubblicità: tuttavia, se anche gli ordini fossero stati significativamente di più, il problema in azienda sarebbe stato sostenere la produzione con tempi di consegna accettabili. Il tutto in un quadro evolutivo dell'industria e del mercato dell'automobile che in quegli anni finì per penalizzare le piccole Carrozzerie, molte delle quali furono acquistate o chiuse. È la sorte che nel 1971 toccò ad Alfredo Vignale, che si trovò costretto a cedere la propria attività a beneficio della Ford e di Alejandro de Tomaso. E ciò decretò anzitempo la fine di questa bella sportiva dal nome così particolare.



EVELINE

A sinistra, un dépliant d'epoca della 124 Coupé realizzata dallo stesso Vignale con il nome "Eveline". È meno nota della Samantha ma si riconoscono in essa alcuni concetti stilistici comuni con quest'ultima.

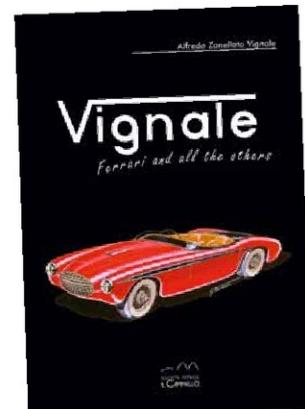
VIGNALE RACCONTO DAL NIPOTE

Alfredo Vignale, ex dipendente degli Stabilimenti Farina (quelli di Giovanni, fratello meno conosciuto di "Pinin"), avvia la sua attività a Torino nel 1946. Costruisce carrozzerie "fuori serie" per Fiat, Lancia e Cisitalia. Vignale è legato in modo particolare al disegnatore Giovanni Michelotti, con cui condividerà per anni le fortune della sua azienda: fortune che lo porteranno a una solida fama di carrozziere, tanto da produrre anche per Ferrari (auto come la 340 Mexico o la 375 America, per citarne un paio). Di rado Vignale è ricordato per il suo rapporto con Maranello, ma le sue Ferrari hanno di certo uno stile inconfondibile.

Negli anni '60 la produzione aumenta, soprattutto su base Fiat: famosa resta la "Gamine" 500. Vignale inaugura lo stabilimento

di Grugliasco e collabora con Maserati per le 3500 GT spider, la Sebring e la Mexico. A fine anni '60 è la volta della Tatra, per la quale disegna la carrozzeria della berlina presidenziale T613, con motore posteriore 8 cilindri raffreddato ad aria. Nel novembre 1969 Alfredo Vignale muore, subito dopo aver ceduto la maggioranza dell'azienda ad Alejandro De Tomaso, che nel frattempo aveva acquisito la Ghia. Quattro anni dopo, entrambe le carrozzerie saranno rilevate dalla Ford che, dopo aver usato per anni il marchio di quella che fu l'azienda di Luigi Segre, da pochi anni ha rispolverato il marchio Vignale per distinguere le versioni più rifinite delle sue berline di serie. Chi vuole approfondire la storia di questa carrozzeria prestigiosa, può farlo con un bel

libro appena pubblicato, scritto dal nipote di Alfredo Vignale -che fu molto legato allo zio- per l'editore il Cammello, ricchissimo di testi e immagini (Alfredo Zanellato Vignale, 312 pagine, oltre 400 foto b/n e 120 a colori; euro 49,90).





ANTENNA ELETTRICA

Sopra, a sinistra nel baule c'è il meccanismo elettrico che comanda l'antenna radio. In alto, la Samantha in azione alla pista "Alle Cave" di Vittorio Veneto. A destra, il brillante bialbero della Fiat 125.

Scheda tecnica

FIAT 125 SAMANTHA VIGNALE (MOTORE 125 SPECIAL)

Motore Anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, basamento in ghisa, testa in lega leggera, alesaggio e corsa 80 x 80, cilindrata 1608 cc Rapporto di compressione 8,8:1 Potenza 90 CV a 5600 giri (100 CV a 6200 giri) Coppia 13 kgm a 3500 giri (13,3 kgm a 4000 giri) **Distribuzione** Due alberi a camme in testa comandati da cinghia dentata, valvole in testa Alimentazione un carburatore verticale a doppio corpo Weber 34 DHCE, oppure Solex C 34 PAIA 3 (Solex C 34 PAIA 6) Accensione bobina e sinterogeno Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi, capacità circuito 3,75 litri, filtro olio centrifugo sul circuito principale Raffreddamento ad acqua forzata, capacità circuito 7,5 litri Impianto elettrico 12 V Batteria 12V-48Ah Alternatore 770W **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 4 marce sincronizzate + RM (5 marce) Rapporto finale 10/41 Ruote a disco in acciaio 5x13" Pneumatici 175 SR 13" **Cerchi** Telaio scocca autoportante in acciaio Carrozzeria coupé due porte, quattro posti Sospensione anteriore ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice Sospensione posteriore assale rigido, balestre longitudinali, tiranti longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto Freni a disco sulle quattro ruote Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 50 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.505 Carreggiante ant/post 1.310/1.290 Lunghezza 4.380 Larghezza 1.650 Altezza 1.290 Peso in ordine di marcia 1.135 kg **Prestazioni** Velocità massima 170 (175) km/h



LE CONCORRENTI DELLA FIAT SAMANTHA ALLA PRESENTAZIONE NEL 1967

Le concorrenti erano coupé a quattro posti (o 2+2), soprattutto italiane che costituivano lo "zoccolo duro" del mercato. Anche alcune straniere attiravano, come la VW Karmann-Ghia, la BMW 1600 GT (ma costava quanto una Porsche 912, senza averne il blasone) o la Sunbeam Rapier. Altre alternative erano la Opel Kadett coupé 1.9 rallye e l'elegante Peugeot 404 coupé Pininfarina.

MODELLO	Motore/Trazione	Cilindrata (cc)	Potenza CV-DIN	Velocità km/h	Prezzo in Lire
Fiat 125 Samantha Vignale	4 in linea ant/post	1608	90	170	1.800.000
Alfa Romeo Giulia Sprint Gt Veloce	4 in linea ant/post	1570	109	185	2.195.000
Autobianchi Primula coupé S	4 in linea ant/ant	1438	70	155	1.250.000
BMW 1600 GT coupé 2+2	4 in linea ant/post	1573	118 (SAE)	190	2.950.000
Fiat 124 Sport coupé	4 in linea ant/post	1438	90	170	1.490.000
Lancia Fulvia coupé Rally 1.6 HF	V4 ant/ant	1584	128 (SAE)	190	2.250.000
Opel Kadett coupé rallye 1.9	4 in linea ant/post	1897	103 (SAE)	168	1.296.000
Peugeot 404 coupé	4 in linea ant/post	1618	80 (SAE)	160	2.568.000
Sunbeam Rapier coupé	4 in linea ant/post	1725	94 (SAE)	165	1.990.000
Volkswagen 143 coupé 2+2 Karmann Ghia	4 boxer post/post	1493	53 (SAE)	135	1.480.000

BELLISSIME DA CORSA AUDI QUATTRO GR. B



LIVREA SPECIALE

Due miti a contatto. L'Audi Quattro fa bella mostra in una cornice esclusiva come la Sopraelevata di Monza, utilizzata in occasione del Monza Rally Historic Show. La livrea riprende quella delle vetture ufficiali che correvarono nel mondiale Rally.

L'asfalto tifabellla

Il preparatore Balletti ha reso vincente la vettura di Ingolstadt anche sull'asfalto. Per vincere la sua scommessa, ne ha costruito un esemplare da zero (con la consulenza di... Röhrl)! L'abbiamo provata a Monza

DI EUGENIO MOSCA - FOTO MOSCA E MICHELE ROSETTA





Tutti, chi più chi meno, abbiamo un sogno nel cassetto. Nel 2010, quello dei fratelli Ballesti era di fare debuttare nei Rally storici italiani un'autentica icona della specialità come l'Audi Quattro, che di fatto con l'introduzione della trazione integrale ha segnato la svolta tecnica delle automobili da Rally, e portarla alla vittoria in una gara completamente su asfalto, cosa mai riuscita alla fräulein di Ingolstadt neppure ai tempi d'oro. Un'impresa non da poco, anche perché le rivali da battere erano più che qualificate: a piacere, Lancia Rally 037 e Porsche 911, che peraltro i Ballesti conoscono molto bene essendo tra i più quotati preparatori delle GT di Stoccarda. Perciò, non un sogno campato in aria, ma il desiderio di fare qualcosa di importante sapendo bene le difficoltà a cui andavano incontro. Anche perché i fratelli catanesi, trapiantati a Nizza Monferrato, hanno intrapreso la strada più affascinante ma anche difficile, cioè costruire la macchina da zero. Per due motivi ben precisi, come ci spiega Mario: «In passato avevamo portato a casa alcune macchine con un passato storico, ma secondo il nostro metodo di lavoro le abbiamo dovute smontare e rifare di sana pianta in base ai nostri parametri.

Perciò abbiamo scartato questa strada. All'inizio avevamo pensato di preparare una Lancia Rally, ma dato che allora (2010) bisognava partire da un telaio originale i costi sarebbero stati proibitivi, mentre era senz'altro più abbordabile l'acquisto di un'Audi Quattro Coupè stradale, come abbiamo fatto. Vettura che peraltro ci affascinava».

Ma non sono mancate le difficoltà, quali? «La difficoltà maggiore è dipesa dal fatto che non avendo un supporto da Audi non avevamo disegni dei particolari da corsa della Gr. B, così come non potevamo prendere spunto da una macchina già allestita. Perciò, in buona parte, ci siamo dovuti basare su materiale fotografico dell'epoca».

È stato sufficiente? «Non lo sappiamo. Perché per fortuna abbiamo trovato un consulente eccezionale. Walter Röhrl ha corso con un'altra nostra auto il RallyLegend e venendo a sapere di questo nostro progetto ci ha messi in contatto con tecnici tedeschi di sua conoscenza che all'epoca avevano lavorato sul progetto Audi. Grazie a loro abbiamo potuto avere alcuni particolari e le indicazioni su come procedere per realizzarne altri. Infatti, abbiamo fatto quasi tutto in casa». E l'obiettivo è stato raggiunto con all'attivo quattro vittorie su asfalto, nel



SEMPRE PIÙ SU

Il nostro tester, nella foto sopra nell'abitacolo, dopo l'iniziale timore reverenziale ha trovato il feeling con l'Audi Quattro portandola fino alle zone alte dell'Anello di Alta Velocità monzese (sopra). Nel toboga del Rally di Monza l'Audi ha patito le inversioni di marcia, ma è stata competitiva nelle prove speciali meno tortuose, dimostrando il nuovo adattamento all'asfalto.



KEVLAR

A sinistra, in alto i pannelli carrozzeria in kevlar durante l'allestimento. A lato, la carrozzeria verniciata con base bianca; si notano il telaietto di supporto di frontale, paraurti e mascherina e il voluminoso intercooler. Sopra, il motore cinque cilindri completo di turbocompressore pronto per essere montato in vettura. Sotto, la plancia disseminata di strumenti e interruttori.



2014 Negri e Riolo rispettivamente al Rally Campagnolo e dell'Elba, mentre l'anno scorso Luise si è imposto al Città di Adria e al Dolomiti. Oltre a vari piazzamenti di prestigio.

Alleggerita e rinforzata

La vettura stradale è stata completamente smontata e la scocca è stata sverniciata tramite un bagno in una soluzione che assottiglia anche lo spessore dei lamierati. Quindi la scocca è stata irrigidita ripassando le saldature tra i lamierati, con l'aggiunta di rinforzi nei punti più sollecitati, tra cui i duomi e i longheroni laterali, e l'applicazione della gabbia di sicurezza saldata al pianale che lega tutto l'insieme raggiungendo l'area delle quattro sospensioni. La gabbia di sicurezza omologata, studiata in collaborazione con la ditta Alves di Torino che realizza le scocche per i Balletti e i roll-bar per grandi produttori di accessori racing, è differente come disegno rispetto a quella originale che era in tubi di alluminio, non più consentiti dalle norme di sicurezza attuali. Mentre, per adeguarsi alla fiche di omologazione, il telaietto anteriore di supporto della parte frontale è stato rifatto in tubolare di alluminio, un po' a scapito della rigidità. Il giusto compromesso tra alleggerimento e irrigidimento della scocca e molte parti della carrozzeria in vetroresina hanno consentito di rimanere sotto il peso minimo consentito, potendo poi aggiungere 25 kg di zavorra nella parte posteriore.

Pesi centrati

Uno degli handicap dell'Audi Quattro era rappresentato dalla disposizione della meccanica, con un motore cinque cilindri piuttosto pesante montato a sbalzo davanti alle ruote anteriori e in posizione spostata verso sinistra per ospitare il gruppo cambio-differenziale anteriore. Nella preparazione della loro vettura i fratelli Balletti hanno seguito quanto fatto dai tecnici di Ingolstadt, come del resto prescrive il regolamento tecnico storico che consente tutte le modifiche riportate in fiche e quello che si faceva all'epoca, spostando tutto il gruppo verso il centro, abbassandolo grazie all'impianto di lubrificazione a carter secco così da ottenere un più corretto bilanciamento dei pesi e potendo usare bracci sospensione e semiasse di uguale lunghezza.

Doppio assetto

All'anteriore il telaietto inferiore di serie è stato rinforzato. Il punto di ancoraggio dei bracci inferiori, tubolari, avviene nella parte interna con boccole rigide in teflon, che a differenza degli uni-ball metallici limitano i colpi scaricati sul telaietto stesso, mentre sul montante ruota, così come per il braccetto sterzo, sono su uni-



SOTTO CONTROLLO

Sopra, la console centrale con gli interruttori delle funzioni principali. Sulla destra, i fusibili rapidamente sostituibili in caso di guasto; in alto il quadro strumenti. Intorno ai contagiri ci sono termometri acqua e olio, pressione turbo (indicatore grande a sinistra), pressione benzina; spicca la spia della pressione olio arancione.



ball. Alcuni dei particolari delle sospensioni sono stati recuperati presso fornitori tedeschi e grazie ai materiali moderni, pur rispettando i diametri delle boccole definiti in fiche, si è riusciti ad effettuare una più ampia gamma di regolazioni trovando un assetto base che consente di adattarsi bene alle diverse configurazioni dei tracciati agendo sulle tarature, sia delle rampe sia come pre-carico dei dischetti dei due differenziali (come ci spiega a parte il pilota Totò Riolo). I montanti sono in lamiera scatolata, con cuscinetto di grosso diametro, e sono differenti a seconda dell'assetto da asfalto a terra, dove a fronte della maggiore escursione dell'ammortizzatore garantiscono differenti valori di camber. Un ulteriore adattamento dell'assetto si è reso necessario con l'uso di pneumatici da 15" (Michelin) in luogo di quelli da 16" usati all'epoca e attualmente non disponibili. Variabile che ha reso necessario anche un adattamento ai rapporti disponibili in fiche. Gli ammortizzatori sono Bilstein racing, non regolabili come nello spirito dell'epoca, la cui taratura è stata messa a punto nel corso di diversi test utilizzando vaschette separate, con possibilità di effettuare regolazioni, poi asportate.

Freni... asciutti

In tema di impianto frenante il regolamento tecnico del Gr. B lascia tre possibili opzioni e, dato che questo è sempre stato un altro dei punti dolenti della Quattro, i fratelli Ballesti hanno optato per i dischi di maggiori dimensioni (300 mm all'anteriore e 285 al posteriore), data la massa della vettura e la necessità di frenare con il piede sinistro per tenere su di giri il motore ed evitare il "turbo lag". All'epoca i tecnici dei Quattro Anelli avevano cercato di ovviare al problema di surriscaldamento adottando un sistema che spruzzava acqua sulle pinze (con serbatoio da 50 litri), ma nonostante questo il notevole shock termico rendeva necessaria la frequente sostituzione dei dischi. Cosa insostenibile per un team privato. Ora grazie ai materiali moderni, sia dischi sia pastiglie sia anche pinze AP Lockheed dello stesso disegno dell'epoca, non è stato necessario montare questo sistema. L'impianto frenante è completato da doppie pompe, con ripartizione della frenata tramite bilanciere sulla pedaliera, e regolatore di frenata al posteriore. C'è anche il freno a mano idraulico, benché non si possa usare per l'assenza dello stacco del ponte posteriore: se azionato, provocherebbe dunque il bloccaggio di tutte e quattro le ruote.

Gioie e dolori

La trazione integrale rappresenta uno dei plus della Audi Quattro Gr. B, senz'altro su terra e in condizioni di aderenza precaria, ma anche uno dei punti dolenti quando si corre su asfalto e si incontrano tratti tortuosi. Il perché è presto spiegato. Innanzitutto va detto che la Quattro era stata concepita in un'epoca in cui il Mondiale Rally si disputava su una buona percentuale dei tracciati a bassa aderenza, terra, neve o tracciati misti asfalto-terra, dove le vetture di Ingolstadt (la Quattro coupé, ma ancora prima la 80 Quattro) erano praticamente imbattibili. Inoltre, le Audi ufficiali montavano il differenziale centrale, che poteva ripartire la coppia motrice sui due assi secondo le necessità. Il differenziale centrale, però, in gara ha sempre manifestato problemi, ovviati con frequenti sostituzioni che non sono sostenibili da un team privato. Si

BELLISSIME DA CORSA AUDI QUATTRO GR. B





DAI CAMPI DI BATTAGLIA ALLE "PIESSE"

Il progetto delle quattro ruote motrici nasce in Audi nel 1976 come studio per un veicolo di trasporto truppe per l'esercito tedesco, che come specifiche prevedeva la trazione 4WD, le quattro ruote indipendenti e il motore, dapprima quattro cilindri 1.7, anteriore. Il mezzo, denominato Iltis, entrò in produzione nel 1978, ma l'anno prima, durante prove invernali effettuate in Finlandia, i tecnici notarono che sui terreni innevati quel mezzo garantiva maggiori prestazioni rispetto all'allora vettura top di gamma Audi "100".

Al rientro a Ingolstadt si accese subito un dibattito per capire come i clienti Audi, soprattutto quelli che abitavano le nazioni nordiche, avrebbero risposto all'offerta di una vettura dei quattro anelli a trazione integrale. Nel 1978 un team iniziò a lavorare sulla base di un'Audi 80 GLE, con il cambio modificato per ospitare un differenziale anteriore, che evidenziò consumi piuttosto elevati. Si decise perciò di passare al nuovo motore 5 cilindri 2.1 turbo da 170 CV. Nel frattempo, il direttore tecnico Audi, Ferdinand Piëch, iniziò a valutare un possibile impegno agonistico nei Rally della vettura a trazione integrale. Ma c'era un problema: il regolamento del mondiale Rally di allora non consentiva l'uso della trazione integrale. Perciò, uno dei direttori del progetto Quattro, Jürgen Stockmar, chiese alla Commissione Tecnica il permesso di disputare alcuni rally con una vettura 4WD e tutti gli altri team manager, pensando si trattasse dell'Iltis, non fecero obiezioni. Nel gennaio del 1980 l'Iltis conquistò una doppietta alla Dakar e poco dopo al Salone di Ginevra l'Audi presentò la Quattro Coupé 4WD turbo da omologare in Gr. 4. Omologazione che ottenne per il 1981, vincendo immediatamente il Jaenner Rally con Franz Wittmann, mentre a Montecarlo Hannu Mikkola impressionò tutti con le prestazioni nelle prime otto "speciali" innevate, prendendosi pure il lusso di superare in una di esse la Lancia Stratos di Bernard Darniche.

Gli altri team manager capirono immediatamente che le loro macchine erano di colpo superate e si apriva una nuova era per i rally. A conferma di ciò, nel successivo Rally di Svezia Mikkola firmò la prima vittoria della "Quattro", che nel 1982 vinse il titolo Costruttori grazie a 10 vittorie ottenute da Hannu Mikkola, Michèle Mouton e Stig Blomqvist. Nel 1983 ci fu il passaggio al Gr. B, con la Quattro "A1" e poi, da metà stagione, con la "A2".



MILITARE

Nella foto grande, un'Audi Quattro Gr. 4 in azione nel 1981. Sopra, due immagini del Safari Rally disputato dalla prima versione Gr. B, nel 1984 (a sinistra) e nel 1987. A sinistra: l'Iltis, il mezzo militare su cui l'Audi sperimentò la tecnologia della trazione integrale. Partecipò (vincendo) anche ad alcune edizioni della Parigi-Dakar.

segue da pag 89

dice addirittura che le auto ufficiali abbiano disputato alcune gare su asfalto con percorso misto, come il Tour de Corse, senza il differenziale centrale. Conoscendo queste problematiche, i fratelli Balletti hanno adottato uno schema di trasmissione simile a quello delle moderne S2000, con la ripartizione fissa della coppia motrice al 50% tra i due assi. Mantenendo il cambio di serie, a cinque rapporti (definiti in fiche) con tanto di sincronizzatori, si è tolto il terzo differenziale e allungato l'albero di trasmissione. La parte interna del differenziale anteriore è stata modificata per ospitare una scatola dell'autobloccante di maggiori dimensioni rispetto a quello originale. Quindi, per ottenere una guidabilità migliore nei tratti misti si è lavorato sulla differente taratura dei due differenziali operando sulle rampe e sul precarico dei dischetti, sostituendoli per rendere ancor più sensibile l'azione dell'autobloccante sia in rilascio sia in accelerazione.

Motore addomesticato

A complicare ancor più la guida nei tratti misti contribuiscono anche le caratteristiche del cinque cilindri turbocompresso tedesco, con turbina unica di dimensioni generose, che certamente non difetta di potenza ma per contro soffre del classico turbo-lag che ne rende piuttosto ostico lo sfruttamento. Il pilota si trova con un motore "vuoto" ai bassi regimi (fino a 4.000 giri) dovendo poi fare i

conti con l'arrivo brusco di una notevole potenza che può scompensare la vettura. Per ovviare almeno in parte a questo problema ognuno ha dovuto fare la sua parte: il pilota, come ci spiega a parte Totò Riolo, deve adottare la tecnica della frenata con il piede sinistro così da mantenere su di giri il motore e quindi in pressione il turbo, simulando una sorta di "bang", in modo che nel momento in cui riprende il gas la risposta sia più pronta, senza accusare il turbo-lag. Dal canto suo il motorista Carmelo Balletti ha cercato di "addomesticare" il più possibile il cinque cilindri senza perdere troppa potenza. Il tecnico catanese, in pratica, ha realizzato un motore "aspirato" con buone caratteristiche di utilizzo, limitando il regime massimo di rotazione (6.200 giri) così da abbassare anche l'erogazione della coppia, a cui è stato poi "aggiunto" il turbocompressore. E per sfruttare al meglio le caratteristiche di questo motore, dopo varie prove è stata adottata una coppia conica (tra le quattro disponibili in fiche) corta, con un finale da 172 km/h, così da aiutare a mantenere brillante il regime di rotazione. Del motore di serie sono stati mantenuti albero motore e bielle originali, alleggerite e bilanciate, così come lo spinnerogeno e le bobine, mentre Carmelo Balletti ha disegnato un nuovo profilo dei pistoni e dell'albero a camme. Inoltre sono state



FRENO A SINISTRA

Un'auto sbilanciata (il peso grava per 68% davanti), con 2.000 giri di utilizzo motore, ripartizione della coppia 50/50 e impossibilità di usare il freno a mano. Detta così, un'auto impossibile da rendere competitiva. Eppure... Totò Riolo (a destra nella foto, insieme a Mario Ballesti), pluricampione in pista e su strada: come siete intervenuti per ovviare a questi problemi?

«Abbiamo lavorato sulla taratura dei due differenziali autobloccanti, lasciando piuttosto libero quello anteriore per limitare il sottosterzo in accelerazione e bloccando il posteriore in modo tale da avere trazione quando si riprende il gas, aiutando così la macchina a girare con il posteriore. Per accentuare questo effetto siamo intervenuti anche sulle geometrie delle sospensioni, aumentando il camber sull'anteriore e diminuendolo al posteriore, dove abbiamo invece aumentato la convergenza. In mancanza di gestione elettronica e del "bang", vietati dal regolamento, per ovviare al turbo-lag è necessario adottare una guida particolare, staccando prima del dovuto per curare l'inserimento in curva del muso e accelerando così da far partire il posteriore in sovrasterzo».

Quindi non è una macchina "facile"?

«Sui percorsi misto-lenti in asfalto non è una macchina per tutti, perché anche per il passo lungo risulta piuttosto impacciata, mentre sul veloce è davvero bella da guidare. Invece, su terra o asfalto bagnato o con poca aderenza è praticamente imbattibile».



LOCKEED

A lato, in senso orario da sinistra: Il gruppo cambio-differenziale anteriore; il differenziale posteriore; il freno a mano idraulico c'è, ma non si usa; il disco freno anteriore da 300 mm, autoventilato e "baffato", con la pinza AP Lockheed. Appena sopra, si nota l'attacco del braccetto sterzo e l'ammortizzatore Bilstein a taratura fissa, con molla elicoidale coassiale e le ghiere di fissaggio tramite le quali è possibile variare l'altezza vettura.

stituite valvole e relative molle, pur rispettando i diametri in fiche, modificati i collettori di scarico e aspirazione realizzando nuove fusioni, e realizzato coppa e pompa olio per la lubrificazione a carter secco, con serbatoio al posteriore. Per raffreddare l'aria "compressa" in aspirazione è stato montato, come all'epoca, un voluminoso intercooler in posizione frontale centrale, mentre il radiatore acqua di dimensioni più contenute è situato sul lato sinistro. In posizione anteriore anche il radiatore dell'idroguida, mentre, vista la mancanza di spazio, il radiatore olio motore è posto, a tutta larghezza, sotto l'ala posteriore.

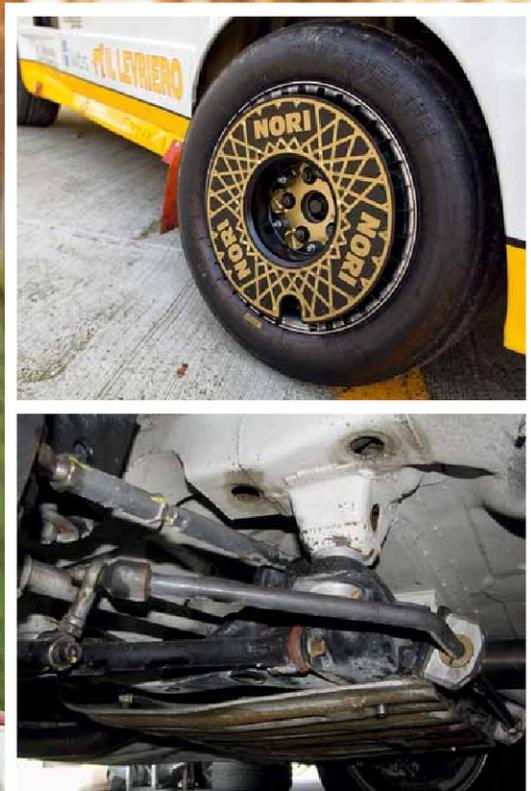
Prova... da gara

Abbiamo potuto saggire l'Audi Quattro Gr. B alla vigilia del Monza Rally Show 2015, grazie alla disponibilità (fiducia, incoscienza?) dei fratelli Balletti, di Totò Riolo che l'avrebbe dovuta guidare in gara il giorno dopo, e degli organizzatori monzesi che ci hanno aperto un tratto di PS sull'Anello di Alta Velocità. Superfluo dire che il contesto in cui si è svolta la prova e la personalità della vettura un po' di soggezione ce l'hanno messa al momento di metterci al posto guida. Un po' ci siamo sciolti percorrendo un paio di passaggi a fianco del campione siciliano, che ci ha mostrato come condurre l'attrezzo dispensando utili consigli, al resto ci ha pensato "Fräu" Quattro che, dopo i primi metri, ci ha sorprendentemente messo a nostro agio lasciandosi "portare" docilmente. La partenza è agevole, grazie alla frizione perfettamente modulabile, e fin dalle prime cambiate, effettuate con la dovuta cautela, il cambio ad "H" a cinque rapporti con sincronizzatori, si è fatto apprezzare per la tipica manovrabilità e precisione Audi, sia in salita di rapporto sia in scalata, dove per evitare "botte" alla trasmissione effettuavamo la doppietta. Come ci ha spiegato Riolo, per essere sfruttato a dovere il motore va tenuto a un regime alto. Data



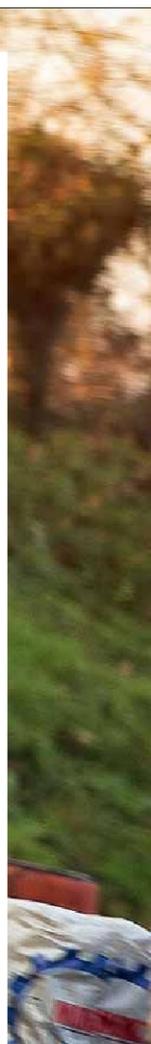
CON RÖHRL

Sopra, a sinistra il triangolo inferiore con i registri per variare il camber. In primo piano il puntone con i registri per variare l'incidenza e la barra antirollio. A destra: un duomo anteriore rinforzato, "legato" alla gabbia di sicurezza. Nel tondo: Carmelo Balletti con Walter Röhrl.



RAFFREDDAMENTO

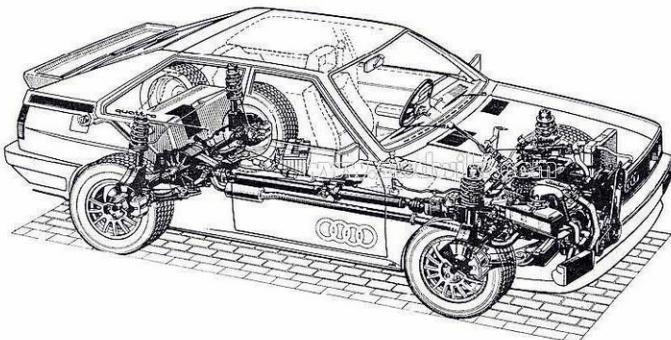
Sopra, la sospensione posteriore copia lo schema di quella anteriore. In primo piano il braccetto di regolazione della convergenza e la barra antirollio, sotto la slitta paracolpi in kevlar. In alto: i dischi copriruota, scenografici ma anche molto utili per aiutare l'evacuazione dell'aria calda proveniente dai dischi freno.



COLLEGAMENTI

A sinistra, la gabbia di sicurezza con il punto di attacco sul montante anteriore, il tubo che va a collegarsi con il duomo anteriore e quello antintrusione laterale. Sopra, il punto di attacco della gabbia sul passaruota posteriore.

la mancanza di esperienza e il poco tempo a disposizione, non abbiamo usato il piede sinistro per frenare, perciò nei tratti più lenti (una inversione da prima e una curva da seconda) ci siamo trovati sottocoppia. Con il ripetersi dei passaggi abbiamo preso un po' la mano curando l'inserimento in curva, grazie anche alla frenata potente e modulabile e ad uno sterzo preciso, e anticipando l'accelerazione in modo da far partire in leggero sovrasterzo il posteriore aiutando la macchina a girare. Nell'inversione non abbiamo mai forzato, per evitare che l'accelerazione con accentuato angolo di sterzo potesse mettere sotto stress i giunti dei semiassi (uno dei punti deboli). La Quattro si è poi fatta apprezzare offrendo il meglio di sé nelle curve più ampie, dove l'inserimento dell'anteriore più graduale, con un angolo di sterzo minore, esalta la capacità di mantenere la precisione della traiettoria impostata e la percorrenza in accelerazione che ti spara fuori dalla curva come un proiettile. Insomma, una vera goduria. Poi, come si dice, andare forte è un altro paio di maniche.

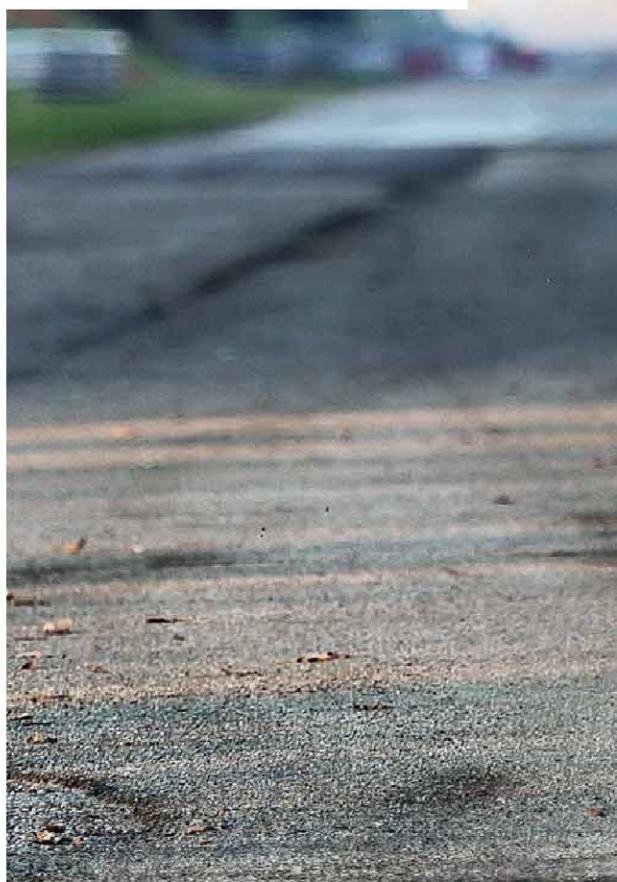
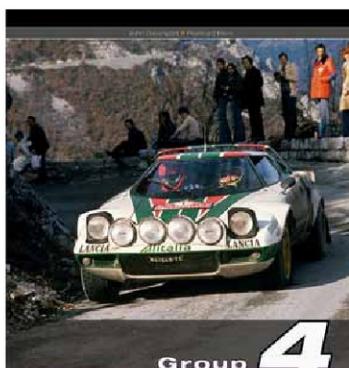
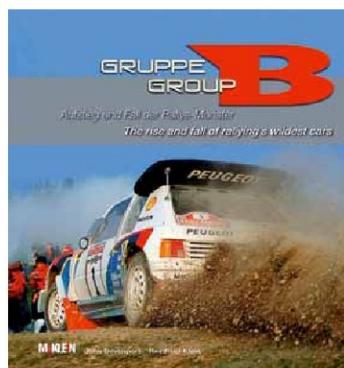


BENZINA SEMPRE

In alto, l'involucro in alluminio del serbatoio benzina è stato sagomato, come avveniva sulle vetture ufficiali, per ospitare nel baule la ruota di scorta; a sinistra c'è il serbatoio dell'olio. Sopra: le pompe della benzina con il loro serbatoio di pescaggio (nourice, in gergo) che permette alle pompe di avere sempre benzina disponibile in ogni situazione di marcia. A sinistra: il disegno dello spaccato degli organi meccanici. Nella pagina a fianco, il vano motore con il cinque cilindri turbo; a destra nella foto si nota il radiatore acqua con il suo convogliatore. Più a destra, la turbina KKK27. Nella foto grande, sotto l'ala posteriore si nota il radiatore dell'olio motore.

DUE STORIE TUTTE DA LEGGERE (E DA GUARDARE)

Per chi volesse ripercorrere con ampiezza di vedute, stupende immagini e ricchezza di informazioni il periodo epico del passaggio dalle Gr. 4 alle Gr. B nel mondiale Rally, ricordiamo questi due imperdibili volumi realizzati da McKlein Publishing. La casa editrice che può avvalersi dello sterminato archivio di Reinhard Klein, che segue i Rally internazionali da cinquant'anni, tutto il mondiale, più buona parte delle gare automobilistiche internazionali in circuito e su strada dello stesso periodo. Si trovano nelle migliori librerie e su www.rallyandracing.com.



Scheda tecnica

AUDI QUATTRO (A2) GR. B

Motore Anteriore longitudinale, cinque cilindri in linea, distribuzione un albero a camme in testa, due valvole per cilindro, alimentazione a iniezione elettronica, sovralimentazione con turbocompressore KKK 27, cilindrata 2.109 cc, potenza 380 CV a 6.200 giri **Trasmissione** Trazione integrale permanente, frizione bidisco in materiale sinterizzato, cambio Audi di serie a 5 rapporti + RM, differenziali meccanici con autobloccante regolabile a dischetti **Autotelaio** Scocca in lamiera di acciaio, con gabbia di sicurezza multipunto saldata, pannelli carrozzeria in kevlar **Sospensioni** a ruote indipendenti, schema McPherson, ammortizzatori Bilstein Racing a taratura definita, con molle elicoidali coassiali, barra antirollio Freni a disco sulle quattro ruote, da 300 mm anteriori e 280 mm posteriori, pinze AP Lockheed Racing a quattro pompanti Cerchi 9J x 15", pneumatici Michelin 23/62 R15 (slick) **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.524 Lunghezza 4.404 Larghezza 1.733 Altezza 1.344 Peso in ordine di marcia 1.140 kg



Prove & Rievocazioni

ABARTH

1000 GR.2/70	26	apr-07
1000 SP #SE04#0047	71	ott-11
2000 SP SE010 #034 (1969)	97	mag-14
205A (1950)	96	apr-14
595/695 SS/695 ASSETTO CORSA	43	dic-08/gen
750 COUPE' ZAGATO (1958)	87	mag-13
850 RECORD MONZA (1960)	87	mag-13
OT 1000 SPIDER	57	mag-10
OTR 1000	106	apr-15
SIMCA 2000 GT	83	dic-12/gen
T 140 (1967)	93	dic-13/gen

AC

COBRA	73	dic-11/gen
-------	----	------------

ALFA ROMEO

ABARTH 1000 GT COMPETIZIONE	90	ago/set-13
1.9 C SPRINT PININFARINA	29	lug-07
147 GTA	84	feb-13
155 GTA SUPERTURISMO	45	mar-09
158/159 "ALFETTA"	61	ott-10
750 COMPETIZIONE	103	dic-14/gen
1750 BERLINA	24	feb-07
1750 GT PROTOTIPO GIUGIARO	14	gen/feb-06
1900	62	nov-10
1900 SS TOURING CABRIO (1957)	69	lug-11
1900 SS TOURING I - II SERIE	15	mar-06
1900 SS Z #01845	89	lug-13
1900 SS ZAGATO	17	mag-06
2000 PRAHO	74	feb-12
2000 SPORTIVA (1954)	80	ago/set-12
2600 SPIDER	84	feb-13
2600 SPRINT	43	dic-08/gen*
2600 SPRINT	105	mar-15
33 Q.V. / PERMANENT	87	mag-13
33 SPORT-33 STRADALE	8	gen/feb-05
33/2 - /3 - TT 12 - SC 12 - Stradale	58	giu-10
6C 1500 GS "TESTA FISSA"	79	lug-12
6C 2300 B MM	66	apr-11
6C 2500	32	nov-07
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	57	mag-10
6C 2500 SPORT	111	ott-15
8C 2300	54	feb-10
A MOTORE CENTRALE	33	dic-07/gen

ALFA 6	40	ago/set-08	GT "UNIFICATA"	99	lug-14
ALFA 75	51	ott-09	GT JUNIOR	74	feb-12
ALFA 75	105	mar-15	GT JUNIOR 1.3 "SCALINO"	5	lug/ago-04
ALFA 75	108	giu-15	GTA - 155 DTM	56	apr-10
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	83	dic-12/gen	GTA JUNIOR	95	mar-14
ALFA 90	78	giu-12	GTV 1750	46	apr-09
ALFASUD	77	mag-12	JUNIOR Z	39	lug-08
ALFASUD	103	dic-14/gen	JUNIOR Z	81	ott-12*
ALFASUD	97	mag-14	MONTRÉAL	42	nov-08
ALFASUD 1.2 "VALENTINO" (1980)	97	mag-14	SPIDER	89	lug-13
ALFASUD SPRINT	109	lug-15	SPIDER 2600 - 1300	59	lug-10
ALFASUD TI	75	mar-12	SPIDER JUNIOR 1300 (1968)	92	nov-13
ALFETTA	37	mag-08	SPIDER VELOCE 2.0	2	dic-03/gen
ALFETTA 1.8	33	dic-07/gen			
ALFETTA 1.8 GT	93	dic-13/gen			
ALFETTA GT 1.8-GTV 2.0-GTV6	2.5	2			
ALFETTA GT 6 2.5	27	mag-07			
ALFETTA GTV TURBO DELTA	47	mag-09			
ARNA	93	dic-13/gen			
DUETTO	29	lug-07			
DUETTO E SPIDER 1966-1990	1	ago/set-03			
GIULIA	7	nov/dic-04			
GIULIA 1600 S	52	nov-09			
GIULIA GT 1600-1300					
JUNIOR-GTV 2000	1	lug/ago-03			
GIULIA GT JUNIOR	91	ott-13*			
GIULIA GT "UNIFICATO"	99	lug-14			
GIULIA GTA 1600 - 1300	10	mag/giu-05			
GIULIA SPIDER PROTOTIPO	18	giu-06			
GIULIA SPIDER VELOCE 1600	48	giu-09			
GIULIA SPORT SPECIAL	60	ago/set-10			
GIULIA SUPER E GT JUNIOR	65	mar-11			
GIULIA TI SUPER	71	ott-11			
GIULIA TZ	11	lug/ago-05			
GIULIA TZ # 750006	66	apr-11			
GIULIETTA	55	mar-10			
GIULIETTA E 75	108	giu-15			
GIULIETTA SPIDER	94	feb-14			
GIULIETTA SPIDER MONOPOSTO	103	dic-14/gen			
GIULIETTA SPRINT-SPRINT VELOCE	3	mar/apr-04			
GIULIETTA SPRINT-SECALE	106	apr-15			
GIULIETTA SS	13	nov/dic-05			
GIULIETTA SZ (1961) - ES 30 (1989)	63	dic/10/gen			
GIULIETTA SZ CODA TONDA/TRONCA	20	ago/set-06			
GIULIETTA TI	81	ott-12			



ALPINE RENAULT

A106	73	dic-11/gen
A110	57	mag-10
A110 GR. 4	76	apr-12*
A220	44	feb-09

AMC

PACER X	55	mar-10
---------	----	--------

APACHE

FORMULA JUNIOR	92	nov-13
----------------	----	--------

ASA

1000 GT	56	apr-10
1000 GT SPIDER	30	ago/set-07

ASTON MARTIN

DB 4 GT Z	88	giu-13
DB4 TOURING	16	apr-06
DBR1 / 2	88	giu-13
SPEED MODEL TYPE C #A9/722/U	82	nov-12

ATTILA

MK VII	92	nov-13
--------	----	--------

AUDI

PROTOTIPO "ASSO DI PICCHE"	82	nov-12*
80L (1972)	34	feb-08
QUARTZ PININFARINA	86	apr-13
QUATTRO	34	feb-08
QUATTRO	104	feb-15
RS 2 AVANT	79	lug-12*

AUSTIN HEALEY

100 E 3000	62	nov-10
COOPER S HATCHBACK (1964)	100	ago/set-14
SPRITE MKI	56	apr-10
SPRITE MKII	91	ott-13

AUTOBIANCHI

A112 ABARTH	5	lug/ago-04
A112 ABARTH	111	ott-15
A112 ABARTH "TROFEO" (1977)	91	ott-13
A112 ABARTH MOCAUTO REPLICA	19	lug-06
BIANCHINA PANORAMICA	82	nov-12
BIANCHINA BERLINA	77	mag-12
BIANCHINA CABRIOLET	29	lug-07

FACILE DA AMARE

Una bella coupé, poco impegnativa nell'acquisto, tanto divertente da guidare: abbiamo parlato dell'Alfasud Sprint nel fascicolo di Luglio 2015.



CV E COMPETENZA

In fatto di elaborazioni tutto si può fare, purché si abbiano competenza e buon gusto. Nel fascicolo di Maggio 2014 abbiamo parlato di questa magnifica Morris Traveller con motore Lotus Twin Cam.

BIANCHINA FURGONCINO	104	feb-15	62 SEDAN DE VILLE 1952	7	nov/dic-04
BIANCHINA PANORAMICA	57	mag-10	COUPE DE VILLE 1957	28	giu-07
BIANCHINA TRASFORMABILE	2	dic-03/gen	COUPE DE VILLE 1958	3	mar/apr-04
BIANCHINA TRASFORMABILE	50	ago/set-09	ELDORADO / RIVA TRITONE SPECIAL 97		mag-14
PRIMULA	58	giu-10			
STELLINA	67	mag-11			
Y10 - 25 ANNI	62	nov-10			
Y10 MISSONI	97	mag-14			
AUTOBLEU					
750 MILLE MIGLIA	57	mag-10			
B.S.A.					
SCOUT (1935)	78	giu-12			
BENTLEY					
4.5LITRE "BLOWER"	50	ago/set-09			
CONTINENTAL FASTBACK	110	ago/set-15			
S-TYPE CONTINENTAL	50	ago/set-09			
T MKI	14	gen/feb-06			
T PRIMA SERIE	14	gen/feb-06			
BERTONE					
RACER TEAM (1969)	96	apr-14			
BITZARRINI					
5300	31	ott-07			
BMW					
PROTOTIPO "ASSO DI QUADRI"	82	nov-12*			
1602 TOURING, 2002 TARGA					
E 2002 TURBO	99	lug-14			
2000, 2000 ti, 2000 tilux, 2000 tii	55	mar-10			
2002 GRUPPO 2	30	ago/set-07			
2002 tii	30	ago/set-07			
1600 GT	112	nov-15			
1602 TOURING, 2002 BAUR, TURBO	99	lug-14			
3.0 CSL	44	feb-09			
3.0 CSL LE GARE	44	feb-09			
320 E21 CABRIO BAUR	47	mag-09			
320I E30	112	nov-15*			
3200 S	75	mar-12			
507 ROADSTER	96	apr-14			
700	78	giu-12			
E3 2800/3000	73	gen-12			
M1	42	nov-08			
M1 PROCAR	42	nov-08			
M3	92	nov-13			
SERIE 3 E21	12	set/ott-05			
SERIE 3 E21	101	ott-14			
Z1	82	nov-12			
BORGWARD					
P100	45	mar-09			
BRADLEY					
GT 1974	17	mag-06			
BRISTOL					
409	63	dic-10/gen			
BUGATTI					
23	74	feb-12			
EB 110 - LA BUGATTI ITALIANA	60	ago/set-10			
STORY	48	giu-09			
TYPE 35A	48	giu-09			
BUICK					
SUPER SERIES 50 RIVIERA	25	mar-07			
CADILLAC					
2.5 LITRE V8 (1967)	61	ott-10			
SP 250 C-SPEC	83	dic12/gen			
DATSON					
240Z				46	apr-09
DB					
RACER 500				91	ott-13
DE LUCA					
FIAT LANCIA ARDEA 1000 SPORT				84	feb-13
DE TOMASO					
DEAUVILLE				38	giu-08
OSCA				95	mar-14
PANTERA L				14	gen/feb-06
DEVIN					
MG SPECIAL				70	ago/set-11
DUNE BUGGY					
DUNE BUGGY				80	ago/set-12
ELDORADO					
MASERATI 420M				40	ago/set-08
ELVA					
MK I B (1954)				86	apr-13
FACEL					
VEGA				103	dic-14/gen
FALCON					
MK II				110	ago/set-15
FERRARI					
166 INTER COUPE' TOURING				16	apr-06
208 GTS				1	lug/ago-03
208/308 GT4				20	ago/set-06
208 TURBO GTS				98	giu-14*
212 EXPORT TOURING (1952)				107	mag-15
225 S VIGNALE BERLINETTA				50	ago-09
250 GT # 1739				95	mar-14
250 GT "TOUR DE FRANCE" (1958)				61	ott-10
250 GT SWB				12	set/ott-05
250 GTE SQUADRA MOBILE				91	ott-13
250 GTL				36	apr-08
250 GTO				5	lug/ago-04
275 GTB				89	lug-13*
275 GTB/4				113	dic-15/gen
275 GTB, GTS E GTB/4				6	set/ott-04
288 GTO				5	lug/ago-04
308 GTB GRUPPO 4				79	lug-12
308 GTB, GTS, GTB VETRORESINA				10	mag/giu-05
312 B3 "SPAZZANEVE"				35	mar-08
312 P				54	feb-10
312B				57	mag-10
312 T				112	nov-15
330 GT 2+2				34	feb-08
333 SP				85	mar-13
340/375#0320AM				87	mag-13
365 BB (1974) - 512 BB (1982)				76	apr-12
365 GTB/4				28	giu-07
365 GTC/4				99	lug-14
400				49	lug-09
400 E 410 SUPERAMERICA				9	apr-05
500 MONDIAL				65	mar-11
512 BB				109	lug-15
860 MONZA #0604				39	lug-08
BB 512-BB 512I				11	lug/ago-05
DINO 206-246 GT-GTS				7	nov/dic-04
DINO 246 F.1				43	dic-08/gen

DINO 246 GT	94	feb-14	130 BERLINA 1971	11	lug/ago-05	600 RESTAURO - 5	111	ott-15
DINO 246 GTS	35	mar-08	130 COUPÉ 3.2	1	lug/ago-03	600 RESTAURO - 6	112	nov-15
F40	74	feb-12	1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11	600 RESTAURO - 7	113	dic-15/gen
PININ	70	ago/set-11	131	30	ago/set-07	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	lug/ago-03
250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE	86	apr-13	131 2500 D	59	lug-10	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14
FIAT			131 ABARTH	111	ott-15	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12
GIANNINI 128 NP GR. 2	83	dic-12/gen	131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12	6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07
"100" PROTOTIPO (1952)	84	feb-13	131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	ott-10	850 BERLINA	80	ago/set-12
"CAMPAGNOLA"	84	feb-13	131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09	850 COUPÉ E SPORT COUPÉ	18	giu-06
124	54	feb-10	132 1.6	14	gen/feb-06	850 "MOSTRO"	110	ago/set-15
124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	mar-06	4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13	850 SPECIAL	75	mar-12
124 SPIDER	84	feb-13	500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13	850 SPORT COUPE'	112	nov-15
124 SPIDER	110	ago/set-15	500-600 JOLLY "SPIAGGINA"	90	ago/set-13	850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08
124 SPORT SPIDER	29	lug-07	500 L (1964)	96	apr-14	850 SPORT SPIDER	1	lug/ago-03
124 SPORT COUPÉ	91	ott-13*	500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPÉ	19	lug-06	8V GHIA SUPERSONIC	63	dic-10/gen
125	26	apr-07	500 A-C BELVEDERE	85	mar-13	900 A BERLINA 1954	22	nov-06
125	88	giu-13	500 "TOPOLINO" B	23	dic-06/gen	1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12
125	112	nov-15	500 "TOPOLINO" SPORT	41	ott-08	1100	78	giu-12*
127 GRUPPO 2	70	ago/set-11	500 D (1960)	86	apr-13	1100 D	104	feb-15
127 SCIONERI	60	ago/set-10	500 SPERANDEO	69	lug-11	1100 R	107	mag-15
127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10	500 TV L (1972) -	103	dic-14/gen	1100/103	4	mag/giu-04
128	27	mag-07	126 GPA 800 (1974)	48	giu-09	1100/103 A	94	feb-14
128	101	ott-14	500L	113	dic-15/gen	1100/103 D	94	feb-14
128 COUPE' GR. 2	97	mag-14	508 S	93	dic-13/gen	1100/103 TV	47	mag-09
128 COUPE' 1.3 S	30	ago/set-07	508 S SPORT SPIDER BALILLA	106	apr-15	1100/103 TV PININ FARINA (1954)	105	mar-15
128 GR.2	83	dic-12/gen	600 ANNIVERSARIO	107	mag-15	1500 GT GHIA	71	ott-11
128 RALLY	45	mar-09	600 RESTAURO - 1	108	giu-15	1500L	96	apr-14
130 "MAREMMA"	76	apr-12	600 RESTAURO - 2	109	lug-15	1200 GRANLUCE	100	ago/set-14
130 2.8 BERLINA	41	ott-08	600 RESTAURO - 3	110	ago/set-15	1400	102	nov-14
			600 RESTAURO - 4			1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14

Guida all'acquisto

	Numero	Mese-Anno
ALFA ROMEO 2000	31	ott-07
ALFASUD SPRINT	4	mag/giu-04
ALFETTA	75	mar-12
GIULIA GT JUNIOR	36	apr-08
GIULIETTA / GIULIA SPIDER	110	ago/set-15
GIULIETTA (GIULIA) SPRINT	83	dic-12
GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116	9	mar/apr-05
GIULIETTA TURBO DELTA	21	ott-06
GTV/SPIDER	79	lug-12
NUOVA SUPER	44	feb-09
AUTOBIANCHI		
A111	32	nov-07
A112 ABARTH	40	ago/set-08
PRIMULA COUPÉ I E II SERIE	15	mar-06
BENTLEY		
MULSANNE TURBO	76	apr-12
BMW		
320 IS	49	lug-09
SERIE 6 E24	26	apr-07
Z3	88	giu-13
CITROËN		
AMI 6	24	feb-07
CX	8	feb-05
FERRARI		
208-308-328	52	nov-09
348	80	ago/set-12
TESTAROSSA - TR512 - F512M	63	dic-10/gen
FIAT		
1100 /103	64	feb-11
1100 B/E	93	dic-13/gen
1100 R E 124	7	nov/dic-04
124 COUPÉ 1400, 1600, 1800	14	gen/feb-06
124 SPECIAL	33	dic-07/gen
126	25	mar-07
127 I E II SERIE	13	nov/dic-05
128 COUPÉ S-SL 1100-1300	16	apr-06
1300 E 1500	11	lug/ago-05
132 I, II E III SERIE	12	set/ott-04

600	50	ago/set-09
850 BERLINA	85	mar-13
850 COUPE'	77	mag-12
850 SPIDER-SPORT SPIDER	20	ago/set-06
BALILLA	43	dic-08/gen
NUOVA 500	82	nov-12
RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC	34	feb-08
X1/9	46	apr-09
INNOCENTI		
MINI COOPER	35	mar-08
JAGUAR		
XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)	45	mar-09
XJ-S	68	giu-11
LAMBORGHINI		
DIABLO	97	mag-14
LANCIA		
APPIA	70	ago/set-11
APRILIA BERLINA	107	mag-15
BETA COUPE (TUTTE LE SERIE)	10	mag/giu-05
BETA HPE	100	ago/set-14
FULVIA	53	dic-09/gen
FULVIA COUPE' 5M 1,3 S - 1,6 HF LUSSO	73	dic-11/gen
FULVIA II SERIE	105	mar-15
LAND ROVER		
RANGE	56	apr-10
LOTUS		
ELAN M100	101	ott-14
ELISE	113	dic-15/gen
MASERATI		
BITURBO	6	set/ott-04
BITURBO 2.24 SPYDER RACING	38	giu-08
QUATTROPORTE	112	nov-15
MERCEDES-BENZ		
CLASSE S W126	18	giu-06
G KLASSE	96	apr-14
SEC W 126	106	apr-15
SERIE 123 STATION-WAGON	5	lug/ago-04
SL 107	67	mag-11
SL SERIE 129	3	mar/apr-04

2300	35	mar-08	UNO TURBO I.E.	53	dic-09/gen	RS 200 GR. B	81	ott-12
2300 S COUPÉ	1	lug/ago-03	VIGNALE GAMINE 500	17	mag-06	TAUNUS 17M P5 - 12M P6 - TC1 GXL	92	nov-13
2300 S COUPÉ	43	dic-08/gen*	VIGNALE GAMINE E SAMANTHA	94	feb-14	TAUNUS TC2	110	ago/set-15
ABARTH 124 RALLY	4	mag/giu-04	X 1/9	81	ott-12	THUNDERBIRD (1954-1958)	23dic-06/gen-07	
ABARTH 131 RALLY	14	gen/feb-06	X 1/9	113	dic15/gen*			
ABARTH FORMULA	55	mar-10						
ABARTH SE035	91	ott-13	FITTIPALDI	62	nov-10	FRAZER NASH		
BARCHETTA	55	mar-10	FD01 E FD04			BMW 319/55 (1937)	106	apr-15
CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06	FORD			FRONLINE		
COUPÉ	66	apr-11	ANGLIA	71	ott-11	DEVELOPMENTS MG LE50	80	ago/set-12
DINO COUPÉ	101	ott-14	CAPRI RS	107	mag-15	GIAUR		
DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07	CONSUL MARK II DE LUXE	40	ago/set-08	750 SPORT #BT-06	98	giu-14
DINO SPIDER 2000-2400	6	set/ott-04	ESCORT	68	giu-11	GINETTA		
GIANNINI 500 TV	28	giu-07	ESCORT 940	13	nov/dic-05	G3	95	mar-14
MORETTI 850 COUPE'	43	dic-08/gen	ESCORT COSWORTH GR. A	86	apr-13	GLOCKLER - PORSCHE		
NUOVA 500 1957	8	gen/feb-05	ESCORT MKII	84	feb-13	COUPÉ (1954)	64	feb-11
NUOVA 500 SPORT	37	mag-08	ESCORT RS	60	ago/set-10	GRD		
NUOVA 500 / 50 ANNI LE CORSE 58/78	28	giu-07	ESCORT RS 2000 16v	67	mag-11	374-FORD	109	lug-15
PANDA 30	36	apr-08	ESCORT RS GR. 2	60	ago/set-10	H.R.G.		
RITMO	69	lug-11	FAIRLANE 500 (1958)	17	mag-06	1100 SPORTS	80	ago/set-12
RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06	FIESTA MKI (1976-1983)	106	apr-15	AERODYNAMIC	44	feb-09
S 76 "300HP"	108	giu-15	GT/111	70	ago/set-11	HEALEY		
SAVIO JUNGLA	94	feb-14	MUSTANG (1964 - 1968)	5	lug/ago-04	SILVERSTONE	53	dic-09/gen
UNO TURBO	81	ott-12*	MUSTANG (1968 - 1971)	12	set/ott-05	HILLMAN		
			MUSTANG 289 (1966)	14	gen/feb-06	IMP 50 ANNI	94	feb-14



W111/W112 COUPE' E CABRIOLET	78	giu-12
W123 BERLINA	23	dic-06/gen
W124 CABRIO	22	nov-06
MG		
B SPIDER	47	mag-09
F/TF	90	ago/set-13
MGA	98	giu-14
NSU		
PRINZ 4-4L	17	mag-06
RO 80	87	mag-13
PEUGEOT		
404	15	mar-06
PORSCHE		
911 "BUMPER"	91	ott-13
911 TURBO 3.0 - 3.3	37	mag-08
911/964	58	giu-10
911/964 RS	74	feb-12
928	69	lug-11
944	54	feb-10
ROLLS ROYCE		
SILVER CLOUD	30	ago/set-07
SILVER SHADOW / CORNICHE I-II SERIE	42	nov-08
SAAB		
900	92	nov-13
TRIUMPH		
TR4	72	nov-11
VOLKSWAGEN		
GOLF GTI I SERIE	2	dic-03/gen
VW-PORSCHE 914	51	ott-09
VOLVO		
480 ES	25	mar-07

ANTEGUERRA
Le Fiat 1100 con telaio separato sono un buon modo di entrare nel mondo dell'anteguerra, costano poco anche se richiedono un certo impegno nel restauro. La guida all'acquisto è nel fascicolo dicembre/gennaio 2013/2014.

RS 200 GR. B	81	ott-12
TAUNUS 17M P5 - 12M P6 - TC1 GXL	92	nov-13
TAUNUS TC2	110	ago/set-15
THUNDERBIRD (1954-1958)	23dic-06/gen-07	
FRAZER NASH		
BMW 319/55 (1937)	106	apr-15
FRONLINE		
DEVELOPMENTS MG LE50	80	ago/set-12
GIAUR		
750 SPORT #BT-06	98	giu-14
GINETTA		
G3	95	mar-14
GLOCKLER - PORSCHE		
COUPÉ (1954)	64	feb-11
GRD		
374-FORD	109	lug-15
H.R.G.		
1100 SPORTS	80	ago/set-12
AERODYNAMIC	44	feb-09
HEALEY		
SILVERSTONE	53	dic-09/gen
HILLMAN		
IMP 50 ANNI	94	feb-14
HONDA		
NSX	61	ott-10
S 800 COUPÉ	1	lug/ago-03
Z 600	68	giu-11
HOWMET		
TX	53	dic-09/gen
INNOCENTI		
AUSTIN A 40/ A 40 S	103	dic-14/gen
IM35	108	giu-15
MINI BERTONE	76	apr-12
MINI DE TOMASO	23	dic-06/gen
MINI 90 SL	96	apr-14
INTERMECCANICA		
ITALIA	100	ago/set-14
ISO		
GRIFO TARGA	45	mar-09
RIVOLTA 300	97	mag-14
RIVOLTA A3/C "SANCTION 2"	101	ott-14
RIVOLTA GT 300-340	2	dic-03/gen
RIVOLTA LELE	22	nov-06
ISOTTA FRASCHINI		
IM 1913	44	feb-09
JAGUAR		
E-TYPE LIGHTWEIGHT	72	nov-11
E-TYPE ROADSTER MKII	1	lug/ago-03
E-TYPE V12 ROADSTER	63	dic-10/gen
MK X	37	mag-08
MKII 3.8	31	ott-07
SS 3,5 LITRE	90	ago/set-13
XJ 220	65	mar-11
XJ6 MKI	1	lug/ago-03
XJ-C 4.2	20	ago/set-06
XJ-C 4.2	17	mag-06
XJ-C 4.2	99	lug-14
XK 120	55	mar-10
XK 150 FHC 3,4 LITRE	109	lug-15
JEEP		
WILLYS MB	72	nov-11
JENSEN		
541	65	mar-11
KARMANN GHIA		
CABRIOLET	77	mag-12

KELLISON

J-4 85 mar-13

LAMBORGHINI

COUNTACH 72 nov-11
ESPADE 24 feb-07
ESPADE + NOTIN VILLULA 60 ago/set-10
JARAMA 113 dic-15/gen
JSLERO 5 lug/ago-04
MIURA E COUNTACH 2 dic-03/gen
MIURA P400, S, SV 21 ott-06
MIURA P400SV 85 mar-13
MIURA ROADSTER 43 dic-08/gen
MIURA SV JOTA 26 apr-07
URRACO 19 lug-06
URRACO 25 mar-07

LANCIA

LE STRATOS DI SANDRO MUNARI 53 dic-09/gen
037 RALLY 9 mar/apr-05
2000 I.E. (1972) 16 apr-06
2000 / I.E. 110 ago/set-15
APPIA COUPÉ 49 lug-09
APPIA COUPÉ PININFARINA 91 ott-13
APPIA COUPÉ CONV. VIGNALE 91 ott-13
APPIA ZAGATO 6 set/ott-04
APPIA ZAGATO GTE 66 apr-11
APRILIA "1350" e "1500" 72 nov-11
ARTENA MINISTERIALE (1940) 86 apr-13
AURELIA B12 1955 16 apr-06
AURELIA B20 GT 68 giu-11
AURELIA B24 CONVERTIBILE 74 feb-12
AURELIA B24 SPIDER 104 feb-15
AURELIA B24S CONVERTIBILE 40 ago/set-08
BETA BERLINA 44 feb-09
BETA MONTECARLO 27 mag-07
BETA MONTECARLO 38 giu-08
DELTA 46 apr-09
DELTA 2.0 TURBO HF 96 apr-14
DELTA HF TURBO 54 feb-10
DELTA INTEGRALE EVO 95 mar-14
DELTA S4 GR.B 108 giu-15
DELTA TUTTE LE INTEGRALI 52 nov-09
ECV (1986) 63 dic-10/gen
FLAMINIA 80 ago/set-12
FLAMINIA CONVERTIBILE 32 nov-07
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5 18 giu-06
FLAMINIA GT TOURING 11 lug/ago-05
FLAMINIA SPORT ZAGATO 30 ago/set-07
FLAVIA 1.8 CONVERTIBILE 81 ott-12
FLAVIA 1.8 COUPE' HF 33 dic-07/gen
FLAVIA SPORT ZAGATO #1560 92 nov-13
FULVIA "HF MONTE-CARLO 1972" 85 mar-13
FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB 25 mar-07
FULVIA COUPÉ 113 dic-15/gen*
FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S 4 mag/giu-04
FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA" 35 mar-08

FULVIA HF 1.6 1970 51 ott-09
FULVIA SPORT ZAGATO 15 mar-06

FULVIA SPORT ZAGATO 41 ott-08
FULVIA SPORT ZAGATO 1,3 S 81 ott-12*

FULVIA SPORT ZAGATO COMP. 19 lug-06

FULVIA COUPÉ 91 ott-13*

GAMMA COUPÉ 58 giu-10

LC2 104 feb-15

STRATOS 2 dic-03/gen

THEMA 65 mar-11

SPECIALE SILVER FLAG 2014 99 lug-14

LAND ROVER

LAND ROVER 94 feb-14

LOTUS

7 38 giu-08

21 93 dic-13/gen

49 101 ott-14

56 52 nov-09

72-FORD 106 apr-15

ELAN +2 S 130 66 apr-11

ESPRIT (1976-2004) 95 mar-14

EUROPA S2 GR. 4 76 apr-12*

MARCH

701 F1 66 apr-11

707 INTERSERIE 82 nov-12

MARCIANO

268A 67 mag-11

MARCOS

3 LITRI 28 giu-07

MARTINI

MK18 (1976) 100 ago/set-14

MK 34 F. 3 - IL RESTAURO 60 ago/set-10

MASERATI

250F 33 dic-07/gen

3.500 GT TOURING "CORSA" 1961 58 giu-10

3500 GT TOURING 94 feb-14

A6G/2000 SPYDER 24 feb-07

A6G/54 2000 G.T. ALLEMANO 54 feb-10

A6G/54 SPIDER FRUA 40 ago/set-08

A6GCS, 150S, 200SI 59 lug-10

A6GCS/53 81 ott-12

BITURBO SPYDER 98 giu-14*

BOOMERANG 110 ago/set-15

BORA 80 ago/set-12

GHIBLI SS SPIDER 4.9 87 mag-13

INDY 4 mag/giu-04

KYALAMI 82 nov-12

MERAK 9 mar/apr-05

MEXICO 8 gen/feb-05

MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT 84 feb-13

QUATTROPORTE (1963-1987) 3 mar/apr-04

SHAMAL 78 giu-12

TIPO 26B/35 (1929)

87 mag-13

MATRA - SIMCA

BAGHEERA 62 nov-10

MAZDA 48 giu-09

MC LAREN

M1C 64 feb-11

MECCANICA MANIERO

4700 GT 86 apr-13

MERCEDES - BENZ

C111 79 lug-12

190 113 dic-15/gen

190 SL 10 mag/giu-05

190E 2.3-16 56 apr-10

220 D/8 31 ott-07

220A 48 giu-09

250 CE COUPÉ 16 apr-06

250 SL PAGODA 2 dic-03/gen

300 ADENAUER 7 nov/dic-04

300 SE CABRIOLET 3 mar/apr-04

300 SL GULLWING 4 mag/giu-04

300 SL ROADSTER 6 set/ott-04

300 SL ROADSTER 105 mar-15

300d CABRIOLET D (1958) 72 nov-11

450 SEL 1974 24 feb-07

450 SEL 6,9 109 lug-15

500 SL W 107 2 dic-03/gen

500 E - E500 79 lug-12*

600 LIMOUSINE E PULLMAN 9 mar/apr-05

600 W100 77 mag-12

C107 SLC 36 apr-08

SE 280 W 108 41 ott-08

SL 90 ago/set-13

SL (W 194) 60 ANNI 76 apr-12

MERCURY

COMET CONVERTIBLE (1963) 22 nov-06

MG

MG A 1500 7 nov/dic-04

MG B GT 1.8 7 nov/dic-04

MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 MK II 27 mag-07

MG B SPIDER MKI 1 lug/ago-03

MG MIDGET 4 mag/giu-04

MG MIDGET 69 lug-11

MG RV8 112 nov-15

MG SERIE T 39 lug-08

MG TF (1954) 75 mar-12

MINI

CLUBMAN ESTATE 32 nov-07

COOPER MADE IN ENGLAND 3 mar/apr-04

COOPER S 50 ANNI 91 ott-13

MARCOS 104 feb-15*

WOOD&PICKETT 94 feb-14

MORETTI

750 ALGERI-LE CAP 21 ott-06

750 ALGERI-LE CAP 106 apr-15

750 TDM 15 mar-06

MORGAN

3-WHEELER E 4/4 88 giu-13

4/4 FOUR SEATER - PLUS 4 51 ott-09

AERO 1927 64 feb-11

F-2 (1938) 102 nov-14

MORONI

F. JUNIOR 88 giu-13

MORRIS

MINOR MINOR TRAVELLER "LOTUS" 97 mag-14

MORRIS MINOR 78 giu-12*

1000 66 apr-11

MTM

AUDI S1 QUATTRO 61 ott-10



PUNTA DALLO SCORPIONE

La Simca elaborata Abarth 1150 "corsa" è una rarità che ci ricorda il tempo in cui si correva con tutto e si preparava di tutto. Oggi un esemplare come quello di cui abbiamo parlato in *Automobilismo d'Epoca* di Aprile 2013 vale migliaia di euro.

NASH								
METROPOLITAN	32	nov-07	911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA	60	ago/set-10	VENEZIA	104	feb-15
NISSAN			911 TURBO 3.3	12	set/ott-05	SUZUKI		
SUNNY GTI-R	63	dic-10/gen	911	89	lug-13*	4X4 LJ80 - SJ 413	64	feb-11
NSU			912	5	lug/ago-04	TALBOT		
PRINZ 1000 C - PRINZ 1000 TT	34	feb-08	912 (1965)	98	giu-14*	SUNBEAM LOTUS	45	mar-09
PRINZ 30E	44	feb-09	917	46	apr-09	LAGO	74	feb-12
PRINZ 42	39	lug-08	924	75	mar-12	TATRA		
RO 80	13	nov/dic-05	924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT	4	mag/giu-04	TATRA T77-T87-T97-T600-T603	25	mar-07
OGLE			924 - 924 CARRERA GT	86	apr-13	TOJEIRO		
SX 1000	104	feb-15*	928 S	23	dic-06/gen	BRISTOL	34	feb-08
O.S.C.A.			935	71	ott-11	TOYOTA		
MT4 1500	80	ago/set-12	959	111	ott-15	CELICA GT 1600	35	mar-08
OM			PUMA	58	giu-10	RAV 4 (1994)	105	mar-15
665 TT (1928)	77	mag-12	RENAULT			SPORT 800	112	nov-15
OPEL			10 MAJOR	78	giu-12	TRABANT		
1900 GT	23	dic-06/gen	4 CV	22	nov-06	P60	54	feb-10
ASCONA SR GR. 2	94	feb-14	5 ALPINE	65	mar-11	TRIUMPH		
KADETT B	52	nov-09	5 TURBO	17	mag-06	DOLOMITE SPRINT	11	lug/ago-05
MANTA 1.2 S	57	mag-10	8 GORDINI	54	feb-10	GT6R REPLICA	21	ott-06
OMEGA LOTUS	89	lug-13	DAUPHINE-ALFA ROMEO	45	mar-09	ITALIA	41	ott-08
REKORD C COUPE'	102	nov-14	DAUPHINE-GORDINI	81	ott-12	SPITFIRE 1.5	9	mar/apr-05
REKORD P2 BERLINA E COUPÉ	24	feb-07	FLORIDE / CARAVELLE	89	lug-13	SPITFIRE (1962-1980)	9	mar/apr-05
OSI			R 16	68	giu-11	TR2 FRANCORCHAMPS	88	giu-13
FORD 20 M TS	111	ott-15	R4	31	ott-07	TR3 A	2	dic-03/gen
PANHARD			SUPER5 GT TURBO	81	ott-12*	TR3 A	18	giu-06
PL 17 E 24 CT	53	dic-09/gen	RILEY RMC			TR5 P.I.	81	ott-12
PEUGEOT			2 1/2 LITRE (1951)	94	feb-14	TR6	29	lug-07
106 RALLYE	100	ago/set-14	SPRITE 1.5	105	mar-15	TR7	102	nov-14
106 RALLYE	113	dic-15/gen	ROLL ROYCE			TURBOT		
163 BR	27	mag-07	SILVER SHADOW	113	dic-15/gen	SUPERTRACTION 2	29	lug-07
203 SPIDER	39	lug-08	ROVER			VANDEN PLAS		
204	77	mag-12	2000 TC	36	apr-08	PRINCESS 1300	54	feb-10
204 CABRIOLET E 304 COUPÉ	10	mag/giu-05	SAAB			VOLKSWAGEN		
205 1.9 GTI	81	ott-12*	96 V4	85	mar-13*	1500	62	nov-10
205 GTI GENTRY	109	lug-15	SONETT & FACETT	75	mar-12	G40/60	85	mar-13
205 GTI E RALLYE	42	nov-08	SONETT III	20	ago/set-06	GOLF III GTI 2 litri	112	nov-15*
205 TURBO 16	103	dic-14/gen	SAFAF			GOLF GTI	82	nov-12
309	87	mag-13	6CV (1933)	73	dic-11/gen	GOLF GTI 1.6 (1981)	55	mar-10
402	88	giu-13	SANTANDREA			GOLF GTI 1.6 (1982)	89	lug-13
402 DARL'MAT	79	lug-12	FORMULA MONZA 875	66	apr-11	GOLF GTI 1.8 I SERIE	45	mar-09
402 DARL'MAT DSE	12	set/ott-05	SERENISSIMA			KARMANN GHIA	29	lug-07
403	10	mag/giu-05	V8 COMPETIZIONE	18	giu-06	MAGGIOLONE	107	mag-15
403 JAEGER	98	giu-14	SIATA			MAGGIOLINO	59	lug-10
404 DA RECORD	102	nov-14	SPRING 850	21	ott-06	MAGGIOLINO 1200 TIPO 113 (1963)	93	dic-13/gen
504 CABRIO	70	ago/set-11	SIMCA			MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956)	79	lug-12
504 COUPÉ 1972	22	nov-06	80 ANNI	104	feb-15	SALZBURG RALLYE KÄFER (1973)	84	feb-13
905	49	lug-09	8 SPORT REPLICA DEHO (1949)	100	ago/set-14	SAMBA BUS	6	set/ott-04
COUPÉ	107	mag-15	1000	86	apr-13	TL 1.6	28	giu-07
TIPO 3	30	ago/set-07	1000 COUPÉ/1200 S COUPÉ	22	nov-06	VOLKSWAGEN-PORSCHE 914	3	mar/apr-04
PONTIAC			ABARTH 1150 CORSA	86	apr-13	VOLVO		
FIREBIRD TRANS/AM (1974)	2	dic-03/gen	RALLYE, RALLYE 1-2-3	10	mag/giu-05	1225 "AMAZON"	85	mar-13*
GTO (1966)	16	apr-06	SINGER			1800/1800 ES	21	ott-06
PORSCHE			9 LE MANS	59	lug-10	244 GLE D6	34	feb-08
356 C	6	set/ott-04	ŠKODA			244 TURBO	66	apr-11
356 TUTTI I MODELLI	67	mag-11	110 R (1976)	107	mag-15	P 1800	74	feb-12
356 C	111	ott-15	SPADA			PV 544	31	ott-07
356 SC COUPÉ	2	dic-03/gen	ZANZARA (1967)	73	dic-11/gen	ZAZ		
356 SC (1953)	98	giu-14*	STANGUELLINI			968 A/M	39	lug-08
356/2 #004	34	feb-08	1100 SPORT INTERNAZIONALE	60	ago/set-10	VARIE		
597	8	gen/feb-05	STEYR PÜCH			AUTO A 2 TEMPI	26	apr-07
906 CARRERA 6	24	feb-07	650	37	mag-08	GP DI FRANCIA 1954	96	apr-14
911 2.0/2.2/2.4	32	nov-07	STUDEBAKER			MICROCAR	86	apr-13
911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0	1	lug/ago-03	SKYHAWK	37	mag-08	SPECIALE LANCIA		
911 CARRERA (1989)	107	mag-15	SUNBEAM			VERNASCIA SILVER FLAG 2014	99	lug-14
911 CARRERA RS 2.7	93	dic-13/gen	TIGER	46	apr-09	<i>Nota: *confronto tra più modelli</i>		
911 T 2.2	8	gen/feb-05						
911 T 2.2	100	ago/set-14						
911 T US-COUPE'	98	giu-14						

[Magazine](#)[Internet](#)[Tablet](#)[Smartphone](#)[MOTOCICLISMO](#)[Fuori](#)[MOTOCICLISMO](#)[Gli speciali di MOTOCICLISMO](#)[automobilismo D'EPoca](#)[> Automobilismo](#)[evo](#)[ARMI E TIRO](#)[TENNIS](#)[RUNNERS](#)[Men's Health](#)[Vela e MOTORE](#)[BARCA per tutti](#)[Barche da SOGNO](#)

Automobilismo



OGNI MESE IN EDICOLA
TUTTI I GIORNI ON LINE

WWW.AUTOMOBILISMO.IT

SPECIALE SALONI Detroit e Las Vegas
L'AMERICA INDICA LA STRADA PER IL FUTURO DELL'AUTO

Chrysler Pacifica

€4,50
in Italia

IN VENDITA ANCHE SU
App Store

Automobilismo

PROVA ANTEPRIMA OPEL ASTRA CDTi 136 CV

Consumi da record e qualità vera

IN QUESTO NUMERO

- Honda Jazz 1.3 Elegance Navi ADAS • Peugeot 308 GTi 270
- Range Rover Evoque TD4 180 Cv HSE Aut. Dynamic • Skoda Superb Wagon 2.0 TDI 150 Cv DSG Ambition • Toyota RAV 4

GUIDA ALL'ACQUISTO
Test weekend per sei modelli formato famiglia

Passioni: Land Rover Defender Heritage
L'ULTIMA DI UNA GLORIOSA STIRPE



4 000 2
000000000002
MENSILE - FEBBRAIO 2016 - ANNO 32 - N. 2

ED
EDISPORT

INDICE DELLA MATERIA 2016

Qui trovate l'elenco dei servizi pubblicati nel 2015, dal numero di Febbraio (# 104) a quello di Dicembre/Gennaio (# 113). Gli articoli

e i servizi riguardanti le automobili sono in ordine alfabetico per marca per facilitare la ricerca, mentre gli altri argomenti sono in ordine di apparizione.

ARGOMENTO	FASCIC.	PAG.	SEZIONE	ARGOMENTO	FASCIC.	PAG.	ARGOMENTO	FASCIC.	PAG.
AUTOMOBILI				MOSTRA SCAMBIO DI AREZZO	104	30	MITICHE SPORT A BASSANO	109	112
A 112 ABARTH - SEMPREVERDE 1	111	82	bellissime	RETROMOBILE	105	18	1° MEMORIAL LODOVICO SCARFIOTTI (rievocazioni)	109	120
A 112 ABARTH - SEMPREVERDE 2	111	90	bellissime	MOSTRA SCAMBIO SALONE D'INVERNO	105	22	BERGAMO HISTORIC GP (rievocazioni)	109	126
ALFA ROMEO 2600 SPRINT	105	76	bellissime da corsa	MUSEI NICOLIS E MOGAM	105	26	SILVER FLAG	110	98
ALFA ROMEO 6C 2500 SPORT	111	56	top car	IL LUOGHI DELLA PASSIONE	105	30	STELLA ALPINA	110	112
ALFA ROMEO ALFA 75	108	70	anniversari	AUTOMOTORETRO'	106	14	MONZA HISTORIC	110	116
ALFA ROMEO ALFASUD SPRINT	109	38	bellissime	COLLEZIONI	106	20	50 ANNI TROFEO CADETTI	111	104
ALFA ROMEO GIULIETTA / GIULIA SPIDER	110	32	guida all'acquisto	MOSTRE SCAMBIO REGGIO EMILIA	107	14	ABIOLA - SELLATA 2015	111	114
ALFA ROMEO GIULIETTA E 75	108	78	anniversari	MILANO AUTOCASSICA	107	16	PEUGEOT NEI RALLY AFRICANI	111	118
ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE	106	78	restaurata e provata	VERONA LEGEND CARS	108	12	CAMPIONATO ITALIANO RALLY	112	114
AUTOBIANCHI BIANCHINA FURGONCINO	104	132	mezzi da lavoro	VALLI E NEBBIE 2015	108	16	1000 KM DI MONZA (c'era una volta)	112	118
BENTLEY CONTINENTAL FASTBACK	110	52	bellissime vip	CONCORSO D'ELEGANZA DI VILLA D'ESTE	109	14	TARGA FLORIO CLASSIC	113	100
BMW 1600 GT	112	34	in copertina	CONCORSO ELEGANZA ASI 2015	110	14			
BMW 320i E 30 - VW GOLF III GTI	112	66	youngtimer	AVVENTURE PEUGEOT	110	18	MANUALE D'USO		
CITROEN DYANE 6	108	90	bellissime	KESSEL CLASSIC	110	22	AUDI QUATTRO	104	136
FALCON MK II	110	76	bellissime da corsa	MONTEREY WEEK 2015	111	16	ALFA ROMEO ALFA 75	105	138
FERRARI 212 EXPORT TOURING (1952)	107	28	in copertina	MUSEO LOUWMAN	111	20	FORD FIESTA MK1 (1976-1983)	106	134
FERRARI 275 GTB/4	113	40	top car	TICINO CLASSIC	111	30	VOLKSWAGEN MAGGIOLONE	107	136
FERRARI 312 T	112	84	bellissime da corsa	80 ANNI FA "NIVOLA"	111	36	CITROEN 2 CV 6 SPECIAL	108	142
FERRARI 512 BB	109	82	io e la mia auto	ASIAUTOSHOW	112	14	FORD TAUNUS TC2	110	140
FIAT 1100 D	104	48	bellissime	MODENA MOTOR GALLERY	112	16	PORSCHE 356 C	111	134
FIAT 1100 R	107	54	bellissime	AUTO E MOTO D'EPOCA	113	14	FIAT 850 SPORT COUPE'	112	132
FIAT 1100/103 TV PININFARINA (1954)	105	62	carrozzieri	FALLIMENTO COMPANO	113	24	MERCEDES 190	113	138
FIAT 124 SPIDER	110	46	rinascente	RAID D'ETNA	113	22			
FIAT 125	112	96	io e la mia auto			PERSONAGGI			
FIAT 131 ABARTH	111	48	in copertina	GIORGIO MICAGLIO (piloti)	104	118			
FIAT 508 S	113	78	anteguerra	MARIO CASONI (piloti)	105	124			
FIAT 600	106	62 e 70	anniversari	CESARE FIORIO	106	24			
FIAT 850 "MOSTRO"	110	84	io e la mia auto	ALBERTO COLOMBO (piloti)	106	114			
FIAT S 76 "300 HP"	108	108	anteguerra	MASSIMO CHIARA	107	20			
FIAT X1/9 - LANCIA FULVIA COUPE'	113	28	in copertina	ROMOLO TAVONI	108	20			
FIAT - ABARTH OTR 1000	106	32	in copertina	ERIK COMAS (controsterzo)	108	126			
FORD CAPRI RS	107	84	bellissime da corsa	JEAN TODT (controsterzo)	109	96			
FRAZER NASH - BMW 319/55 (1937)	106	54	anteguerra	DUILIO TRUFFO (piloti)	110	124			
GRD 374 - FORD	109	74	bellissime da corsa	ROSADELE FACETTI (controsterzo)	111	122			
JAGUAR XK 150 FHC 3,4 LITRE	109	50	bellissime	TULLIO ABBATE	112	110			
LAMBORGHINI JARAMA	113	56	bellissime	GIANNI BULGARI (controsterzo)	113	108			
LANCIA 2000 / I.E.	110	60	bellissime	FIAMMA BRESCHI	113	112			
LANCIA APRILIA BERLINA	107	40	guida all'acquisto						
LANCIA AURELIA B24 SPIDER	104	36	in copertina	SPECIALISTA DEL MESE					
LANCIA DELTA S4 GR. B	108	50	in copertina	THE CREATIVE WORKSHOP (Restauratori)	104	16			
LANCIA FULVIA II SERIE	105	44	guida all'acquisto	MAGNOLIAUTO	104	140			
LANCIA LC2	104	80	bellissime da corsa	GT SERVICE	105	144			
LOTUS 72 - FORD	106	94	bellissime da corsa	CARROZZERIA GRAN TORINO	106	142			
LOTUS ELISE	113	48	guida all'acquisto	FILIPOLI ROSSI PNEUMATICI	107	140			
MASERATI BOOMERANG	110	68	dream car	AUTOCARROZZERIA GROSSO	109	138			
MASERATI QUATTROPORTE	112	44	guida all'acquisto	OFFICINA RATTI	112	128			
MERCEDES-BENZ 450 SEL 6,9	109	66	bellissime	MODENA CLASSIC WORKS (aziende)	113	124			
MERCEDES-BENZ 300SL ROADSTER	105	34	in copertina	PORSCHE MILANO EST	113	128			
MERCEDES-BENZ SEC W126	106	42	guida all'acquisto						
MG RV8	112	58	bellissime	TECNICA					
OGLE SX 1000-MINI MARCOS	104	56	made in England	MODIFICARE E PULIRE	106	135			
OSI - FORD 20 MTS	111	74	bellissime	RESTAURO FIAT 600 - 1	107	132			
PEUGEOT - I COUPE'	107	80	storie d'auto	RESTAURO FIAT 600 - 2	108	138			
PEUGEOT 106 RALLYE	113	86	bellissime	RESTAURO FIAT 600 - 3	109	142			
PEUGEOT 205 GTI GENTRY	109	30	in copertina	RESTAURO FIAT 600 - 4	110	136			
PORSCHE 911 CARRERA (1989)	107	72	io e la mia auto	RESTAURO FIAT 600 - 5	111	138			
PORSCHE 959	111	66	anniversari	RESTAURO FIAT 600 - 6	112	136			
RILEY SPRITE 1.5	105	54	anteguerra	RESTAURO FIAT 600 - 7	113	138			
ROLLS ROYCE SILVER SHADOW	113	68	anniversari						
SIMCA - 80 ANNI	104	64	storie d'auto	VIVERE CON LA STORICA/VIAGGI					
ŠKODA 110 R (1976)	107	64	alla prova del tempo	VALSAMOGGIA	104	122			
SUNBEAM VENEZIA	104	72	bellissime	(M)TO/MANIA STRATOS	105	94			
TOYOTA RAV 4 (1994)	105	68	anniversari	MORETTI 750 ALGERI-LE CAP	106	78			
TOYOTA SPORT 800	112	76	made in Japan	WIL METALLO	107	22			
ATTUALITÀ				ALLA 24 ORE DEL NURBURGRING	109	22			
SALDI VIRTUALI	104	20		AGUZZINI ALLA VERNASCA	110	108			
VETERAMA 2014	104	26		UNA VACANZA DI LEGO	111	42			



GIÀ PUBBLICATE LE CLASSIFICHE DEL

Come tradizione, il Campionato Italiano Autostoriche Velocità in circuito si è concluso con la 2 Ore di Magione, disputata a dicembre scorso. Con inusuale tempestività la Csa ha redatto le classifiche finali. Rispetto al 2014 si è vista più vivacità e i bei circuiti come Imola e Mugello hanno fatto il pieno di iscritti. Peccato che le gare ad unico raggruppamento abbiano un po' penalizzato le presenze del 1° Raggruppamento, che sono poi le storiche nell'accezione più pura del termine.

Tra queste ultime ha vinto Marco Malaguti su TVR 200, che, dopo le prime tre gare imperiose, ha sofferto il ritorno dei sempre più competitivi Truglia-Giovannini, su TVR 400. Si è arrivati pertanto a Magione con la teorica possibilità del sorpasso all'ultima gara, ma grazie anche al ritorno in coppia di Massimo Guerra il finale non ha destato sorprese e per Malaguti questo è il terzo titolo assoluto, di cui

due consecutivi. Al terzo posto nella classifica finale l'arcicollaudata coppia Ciniero-Supino su Lotus Cortina, che poco hanno potuto fare contro auto col doppio della potenza.

Nel 2° Raggruppamento ha vinto di un punto Stefano Mundi (Porsche 911), davanti al suo solito co-equiper Riccardo Rosticci... che non ha partecipato alla gara di Adria. Il terzo posto è andato alla combattiva coppia Del Nibbio-Capecchi su BMW 2002, in testa al campionato fino al Mugello e ancora in lizza sul circuito umbro. Problemi tecnici nelle "libere" hanno però impedito ai due toscani di giocarsela fino alla fine. Peccato, perché questa è stata la categoria più combattuta quest'anno, anche come numero di partecipanti assoluto.

Nel 3° Raggruppamento dominio di Ronconi-Gulinelli su Porsche 930, davanti a Mario Massaglia e Rossano Gritti. I due, dall'indubbia velocità, hanno anche tratto vantaggio dalle presenze solo sporadiche di Massimo Guerra, sempre su Porsche 930, che ha dominato a Varano, Mugello e Imola (a sinistra).

Il 3° Raggruppamento ha dato spettacolo per le prestazioni delle auto e per il livello dei piloti: Zardo, Nori, Giuliani, Ambroso e Sordi giusto per citarne alcuni dal piede pesante. In conclusione, il campionato mostra ancora segni di vivacità ma i problemi non mancano: da un lato è quasi un monomarca Porsche (peraltro con effetti benefici sullo spettacolo), dall'altro non riceve supporto da Csa-AciSport, pur essendo di gran lunga il campionato titolato di maggior successo in termini di presenze. Si è visto di cosa sono capaci gli austriaci a Misano (regolamenti inesistenti, ma tanta correttezza, disciplina in pista e ambiente anni '70). Per questi motivi anche nel 2015 non sono mancate defezioni importanti di piloti migrati all'estero o nella Salita.



17ENNE DAL PIEDE PESANTE

Marco Guerra è giovanissimo, compirà nel 2015 la maggiore età, ma in pista si fa valere alla grande. Tre vittorie al debutto, un podio al Mugello (a destra), un exploit che non è passato inosservato nell'ambiente.

► **Perché hai iniziato a correre con le "storiche"?**

Ho seguito mio padre; e poi per questione di tempo, i campionati monomarca richiedono un allenamento costante che io non posso fare perché vado a scuola.

► **Come ti sei trovato con la Lotus Cortina?**

Molto bene, il motore va forte e la macchina è facile e divertente. Ha la trazione posteriore, l'assale rigido, i freni a tamburo dietro, il cambio a quattro marce. Una "vera" storica.

► **Quale gara ritieni sia stata la tua migliore?**

L'ultima a Imola, sono partito piano poi ho iniziato a tirare più che potevo e non ho commesso grossi errori. Così, anche grazie ai problemi di chi mi precedeva ho ottenuto il terzo posto assoluto di raggruppamento e il primo di categoria. Soddisfazione immensa, su un circuito dove la guida conta ancora.

► **Quale circuito preferisci?**

Misano, perché ha curve molto veloci seguite da bei rettilinei, è molto larga e ha anche vie di fuga adeguate.



CAMPIONATO VELOCITÀ IN CIRCUITO

► Come hai trovato l'ambiente?

Non troppo competitivo, il che è un bene visto che è un campionato "minore" dove l'importante è divertirsi e amare le auto con cui si corre. Ci vorrebbe però un po' di brio in più in alcune classi, ad esempio nel 1° raggruppamento. In generale è un ambiente molto piacevole dove si sta tra amici e non tra rivali, dove lo sport e la passione dominano ancora. Certo che correre tutti insieme talvolta obbliga a guardare più dietro che davanti su certi circuiti.

► In cosa ti senti di poter migliorare?

Per la nuova stagione devo migliorare la staccata e la partenza. In queste fasi di gara sento che posso ancora fare meglio.

► Programmi per il 2016?

Io ho sempre preferito i Rally ma so che entrare in quel mondo senza la necessaria esperienza è molto rischioso, quindi punto a migliorarmi come pilota in pista. Quindi credo che farò ancora il Campionato Autostoriche.

► Ma papà prima e dopo una gara cosa ti dice?

Prima mi dice sempre che l'importante è fare la mia gara e che non devo preoccuparmi del risultato e dopo mi dice sempre che sarei dovuto partire più veloce... In generale è molto rassicurante e mi lascia il tempo di imparare senza essere invadente.



Questa intervista è stata realizzata prima della 2 Ore di Magione di dicembre, dove Marco ha disputato la gara da solo, ottenendo il terzo posto assoluto di Raggruppamento e il primo di Classe. Una prestazione a dir poco incredibile, considerando che ha girato in 1'28"1, lo stesso tempo che nel 2010 realizzò un certo Duilio Truffo con la Lotus Cortina di Ciniero...

Marco Guerra, non aveva mai gareggiato prima del 2015.

CALENDARIO 2016, SETTE GARE CON PERONI

Sarà ancora il Gruppo Peroni Race il principale organizzatore del Campionato Italiano Autostoriche per la stagione 2016. Il suo calendario prevede sette appuntamenti inclusa una trasferta oltre confine. Per la prima volta infatti si farà tappa sul circuito austriaco del Salzburgring, il 24-25 settembre.

Anche quest'anno, apertura a Imola il 2 e 3 aprile; a maggio Misano (7-8) seguito il 2-3 luglio da Monza. Niente gare a giugno per favorire la partecipazione degli equipaggi con auto storiche al rinato Giro dell'Umbria (di cui parliamo più avanti). Dopo la pausa estiva, Mugello (3-4 settembre), il Salzburgring (24/25 settembre), di nuovo Imola (8-9 ottobre) e Adria (22-23 ottobre). Invariato il formato di gara con prova da 60 minuti ed equipaggi composti anche da due piloti e sosta obbligatoria. Dovrebbe esserci, come per le altre categorie di Peroni, la copertura integrale dei weekend con diretta streaming. www.gruppoperonirace.it

Old Cars CHALLENGE 2016



Il Campionato di Regolarità per Auto Storiche del Centro Italia

Coppa Borzacchini
4-5 Giugno

Guarcino-Campocatino
11-12 Giugno

Trofeo Scarfiootti
25-26 Giugno

Dalla Majella al Mare
27-28 Agosto

Trofeo del Terminillo
5-6 Novembre

Campionato di Regolarità per Auto Storiche a strumentazione libera come da norme A.S.I. Info, regolamento e classifiche su www.oldcarschallenge.it

ISCRIZIONI SU

www.borzacchinihistoric.it

www.10miglia.com

www.caemscarfiootti.it

www.clubpcvc.it

www.clubcapitolino.com

LUCENTE E IL SUO MAGGIOLINO SEMPRE VINCENTI

Il Maggiolino Oettinger Gts di Antonio Lucente continua a far sognare gli appassionati del modello e il Maggiolino Club Italia, del quale il pilota è socio onorario.

Lucente, impegnato nel Campionato Italiano Auto Storiche velocità in pista, ha vinto per il terzo anno consecutivo il titolo italiano nella classe 1300 Gts Periodo F, conquistando, inoltre, la vetta della classifica assoluta riservata a tutte le vetture 1300 che hanno preso parte alla stagione 2015.

Il podio virtuale di fine campionato riservato alle "1300", infatti, vede sul gradino più alto Antonio Lucente su Volkswagen Maggiolino Oettinger (punti 28), seguito a ruota da Giovanni Bassi su Alfa Romeo Gt Junior (punti 25) e da Carlo Boido su Austin Cooper S (punti 18).



VELOCITÀ, RALLY E SALITE: TORNA IL GIRO DELL'UMBRIA

Grazie alla sinergia fra il Gruppo Peroni Race e Chianciano Racing, torna quest'anno il Giro automobilistico dell'Umbria, gara un po' rally e un po' velocità. L'evento è fissato per il 26 giugno 2016, con una formula che prevede sette prove in salita e quattro prove in circuito, tutte all'autodromo di Magione. Da notare che il Giro dell'Umbria avrà la caratteristica di essere aperto sia alle auto storiche sia alle moderne. Del resto, non è la prima volta che il Giro dell'Umbria cambia la sua fisionomia.

La prima edizione data-
ta 1948 si disputò su un anello stradale che collega le città di Perugia e Terni. Le edizioni si susseguono negli anni con tracciati via via diversi fino alla chiusura, nel 1955, per le tragedie a Mille Miglia e Le Mans. Il ritorno è data-
to 1977, quando viene introdotta la formula con sommatoria fra prove in salita e in circuito. Dopo tre edizioni, un nuovo stop proprio fino ai primi anni '90, quando ACI Perugia e la stessa Peroni Promotion ne riportano in auge i fasti aprendo tuttavia soltanto alle auto storiche. Ne seguì un ventennio come gara di Regolarità.
www.gruppoperonirace.it



L'OLD CARS CHALLENGE PARTE A GIUGNO E SI AMPLIA



Il Trofeo Old Cars Challenge, dedicato agli appassionati di Regolarità per auto storiche e portato al debutto con successo nel 2015 grazie agli sforzi comuni di Car Club Capitolino, Borzacchini Historic e Pescara Corse Veteran Car, per il 2016 si arricchirà di tante interessanti novità. Ai tre Club fondatori si affiancheranno infatti il Circolo Pontino della Manovella con la sua

rievocazione storica della "10 Miglia Guarino-Campocatino" e il Circolo Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano con il Trofeo Scarfotti. Con ciò il Challenge allarga la sua area d'azione con una serie articolata ma senza trasferte troppo lunghe e impegnative.

Il calendario (tra parentesi il club organizzatore):

4-5 giugno: COPPA BORZACCHINI (Borzacchini Historic)

11-12 giugno: 10 MIGLIA GUARINO - CAMPOCATINO (Circolo Pontino della Manovella)

25-26 giugno: TROFEO SCARFIOTTI

(Circolo Automotoveicoli d'epoca Marchigiano)

27-28 agosto: DALLA MAJELLA AL MARE (Club Pescara Corse Veteran Car)

5-6 novembre: TROFEO DEL TERMINILLO (Car Club Capitolino)

Il regolamento del Challenge ricalca le norme sportive e tecniche dell'ASI, utilizzando però coefficienti propri, che dividono le vetture in cinque categorie in base all'anno di costruzione, più una riservata alle vetture non omologate ASI, secondo lo schema seguente:

fino al 1945: coefficiente 1,00

dal 1946 al 1959: coefficiente 1,10

dal 1960 al 1969: coefficiente 1,20

dal 1970 al 1979: coefficiente 1,30

dal 1980: coefficiente 1,40

non omologate ASI (tutte): coefficiente 2,00.

L'iscrizione al Challenge avviene automaticamente iscrivendosi a una delle gare a calendario; un premio sarà estratto a sorte tra gli equipaggi che parteciperanno a tutte e cinque le competizioni.

Tutti i dettagli saranno pubblicati a breve sul sito www.oldcarschallenge.it.



BERGAMO HISTORIC GP 2016: APPUNTAMENTO A MAGGIO

Si svolgerà domenica 29 maggio l'11^a edizione del Bergamo Historic Gran Prix, rievocazione del Gran Premio automobilistico di Bergamo vinto da Tazio Nuvolari nel 1935 e anche "memorial" delle dieci edizioni di gare motociclistiche svoltesi sul "Circuito delle Mura" orobiche. Il tracciato delle mura di Bergamo Alta, lungo 2.920 metri, verrà percorso in senso orario come nel 1935, con partenza da Colle Aperto.

L'evento è articolato su sei manche: due dedicate alle moto da Gran Premio e quattro alle vetture da competizione. All'evento parteciperanno 70 vetture suddivise nelle categorie Anteguerra Gran Premio e Sport, Formula 1, Formula 2, Formula Junior e Formula 3 fino al 1975, GTS e Sport fino al 1975.

www.bergamohistoricgranprix.com



RALLY VALLI PINEROLESI DEDICATO A TROMBOTTO

Il 10 Aprile si svolgerà il Rally delle Valli Pinerolesi, manifestazione non agonistica sul percorso della competizione che negli anni 70 faceva parte del campionato italiano TRN e che è stata palestra per tanti rallystici italiani. L'evento è dedicato a Luciano Trombotto per i suoi 80 anni, il forte pilota piemontese sarà apripista a bordo di una 124 Spider ex-ufficiale come quella che gli permise di trionfare nel '71 e '72 nel durissimo Rally dell'Isola d'Elba. Per festeggiare Luciano Trombotto saranno presenti numerosi campioni degli anni 70 a bordo di splendide vetture e conduttori meno famosi che all'epoca si sono cimentati in questa gara. Fanno parte del percorso di 90 km le classiche prove di Pra Martino-Villar Perosa, Prarostino, Montoso e Macello.

Per programma e scheda di iscrizione: www.promotoracing.com, Facebook "rally vallipinerolesi" e-mail: rallyvallipinerolesi@gmail.com.

BORAS

sistema AUDIOCALIPER™*
che permette di aumentare
considerevolmente la precisione

sistema DUAL-IN™*
che permette a pilota e copilota
di sdoppiare sullo stesso apparecchio
e di scegliere la sdoppiata migliore

porta USB per scaricare i dati,
aggiornamenti e per alimentazione
esterna in caso di necessità

UN VENTO NUOVO



Regolarità, per professione, da sempre.

FAUSTO & FURIO'S

CORSO DI REGOLARITÀ - 1A PUNTATA

CON IL PATROCINIO DI



IN COLLABORAZIONE CON



TEMPO di Regolarità

PILOTI IMMAGINARI

Nella foto grande, un momento di una gara di Regolarità: il passaggio sopra il pressostato in una Prova Cronometrata.

A destra, i due personaggi che compariranno nel nostro corso: Sgomitoni è il neofita. Ha il piede pesante, vuole strafare e così non vince mai. Ha bisogno di un corso di Regolarità!

Spiegoni conosce il gioco e sa che conta più la precisione della potenza, la raffinatezza sul gas più della rudezza.

Però è un po' perfettino, e Sgomitoni soffre...



UNA GRANDE INIZIATIVA DI AUTOMOBILISMO D'EPOCA

DALLA "GARETTA" DOMENICALE DI CLUB AL GRANDE EVENTO

INTERNAZIONALE, IL BINOMIO REGOLARITÀ-AUTO STORICHE

È SEMPRE PIÙ IMPRESCINDIBILE

Seguendo un percorso a puntate andremo alla scoperta del mondo delle "gare classiche": regole, consigli e trucchi per imparare il "mestiere" di pilota e navigatore. Con gli "interventi" di Fausto Spiegoni (il preciso) e Furio Sgomitoni (l'irruente "pilota vero"), i nostri amici che ci aiuteranno con un pizzico di ironia



► Testo e foto di Michele Di Mauro

In collaborazione con 3S Eventi

Strisce di Luca Vergerio (disegni) e Alessandro Capuano (sceneggiatura)

Con questa nuova rubrica, che ci accompagnerà per dieci numeri, Automobilismo d'Epoca ha voluto fare un piccolo regalo a tutti coloro che conoscono poco o affatto il mondo della Regolarità per auto storiche. Gli estranei a questa disciplina e tutti coloro i quali non hanno ben chiaro di cosa si tratti, troveranno spiegato, passo dopo passo, come funzionano gare e campionati, come ci si iscrive, si gareggia e si vince. A quanti provano a cimentarsi senza riuscire a conseguire i risultati sperati, insegneremo invece tecniche e qualche piccolo segreto per migliorare le proprie performance.

I concetti base

In Italia le gare di regolarità si dividono in due grandi famiglie principali, ovvero Non Competitiva (detta anche "Classica" dalla maggior parte degli appassionati, mentre per ASI con questo termine si intende l'uso di cronometri meccanici) e Sportiva o Competitiva (CSAI). Entrambe sono divise a loro volta per auto storiche o moderne, in cui la principale differenza è data appunto dall'anzianità dei veicoli. Le due categorie sono in linea di principio abbastanza simili per quanto riguarda il tipo di prove da affrontare durante il percorso. Possiamo affermare che la Regolarità Non Competitiva si svolge generalmente con vetture in configurazione originale e adatte all'uso stradale, regolarmente targate, assicurate e revisionate. Si viaggia su strade pubbliche, ad eccezione eventualmente di brevi tratti, e le gare possono avere una componente turistica ed enogastronomica più o meno preponderante.

Gli eventi di Regolarità Sportiva hanno invece un carattere più marcatamente competitivo, possono svolgersi in pista e su strade chiuse, con veicoli allestiti per le corse e quindi in grado di mantenere medie più elevate rispetto alle normali vetture stradali.

Le gare sono ufficialmente organizzate da diversi enti, C.S.A.I., A.S.I. (Automotoclub Storico Italiano), Alleanza Sportiva Italiana, U.I.S.P., C.S.I., ciascuno in base al proprio regolamento che può presentare differenze anche sostanziali rispetto agli altri, a partire dai requisiti richiesti per i partecipanti e, spesso, per le vettu-

re: tessere di iscrizione per i partecipanti, certificati o fiche tecniche per le vetture. Prima di esaminare caratteristiche e diversità, e sottolineato che nulla può sostituire una lettura attenta dei suddetti regolamenti, chiariamo alcuni concetti e definizioni comuni che, nell'insieme, contribuiscono a disegnare lo schema principale di una gara di regolarità.

Anzitutto, la definizione generale: per gare di Regolarità Non Competitiva s'intendono "quelle, riservate alle vetture storiche, in cui il rispetto dei tempi prestabiliti per compiere i diversi tratti del percorso costituisce il fattore determinante per la classifica". Quindi di una competizione di Regolarità si svolge osservando una velocità media imposta che, semplificando, è al massimo pari a 50 km/h per la CSAI e l'U.I.S.P mentre per l'ASI non può superare i 40 km/h. Ciò non significa che tale media vada osservata in ogni istante della gara, tenendo cioè fisso il tachimetro sui 40 o sui 50 km/h. Significa, bensì, che ci si dovrà presentare ai rilevamenti di passaggio che, co-



IL PIANO DEL CORSO

- 1- **Il tempo:** quanto dura un secondo, come misurarlo e come rapportarsi ad esso, introduzione ai vari tipi di gara e loro scopo.
- 2- **Gli strumenti di misurazione:** cronometri analogici, digitali, tripmaster eccetera: uso, lettura, programmazione, sincronizzazione, "sdoppiaggio".
- 3- **L'equipaggio:** ruoli di pilota e navigatore.
- 4- **Simbologia:** a cosa servono e come si leggono segnali, roadbook, tabelle distanze e tempi.
- 5- **Come si vince una gara:** misurazione delle penalità, categorie di veicoli, regolamenti ASI e CSAI, coefficienti.
- 6- **Le prove a pressostato:** C.T., C.O., P.C., P.S., le prove concatenate, compenetrare, in circuito, su strada aperta al traffico.
- 7- **Le prove a pressostato:** guida pratica di appoggio ai "tubi" e consigli per migliorare le proprie prestazioni.
- 8- **Le prove di navigazione e di media:** guida pratica e consigli per migliorare le prestazioni.
- 9- **I fattori di difficoltà:** fondi irregolari, scarsa aderenza, pressostati in curva, veicoli lenti, sorpassi, fotocellule.
- 10- **Presentarsi alle gare:** fiche dell'auto, verifiche tecniche e sportive, regolamento di gara, coefficienti, classi e classifiche.

me vedremo, costellano il percorso, alla scadenza esatta del tempo imposto, tempo che gli organizzatori avranno calcolato proprio applicando la media alla distanza da percorre.

A livello nazionale, A.S.I. e C.S.A.I. sono i due enti più attivi nell'organizzazione di gare e campionati. Il primo, attraverso manifestazioni dal carattere più turistico, tende a coniugare l'aspetto competitivo col divertimento dei partecipanti e con la diffusione della cultura del motorismo storico sul territorio; il secondo si concentra invece su eventi dal più spiccatissimo sapore sportivo.

ASI e CSAI

L'offerta dell'Automotoclub Storico Italiano per la Regolarità 2016 si articola su quattro campionati: Strumentazione Libera, Strumentazione Meccanica, Formula ASI e Manifestazioni Turistiche con Prove. Specifiche e regolamenti sono disponibili sul sito www.manifestazioniasi.it.

Diverso il metodo usato da CSAI, che pubblica un fitto calendario gare e a fine anno stila delle classifiche relative ai campionati Driver e Scuderie, organizzati in raggruppamenti e zone geografiche, e Top Car, un ulteriore campionato che include i coefficienti di anzianità auto. Il dettaglio delle categorie e dei campionati è consultabile all'indirizzo web www.csai.aci.it.

Ai campionati nazionali spesso se ne affiancano altri minori, organizzati da club locali che si rifanno ai regolamenti degli enti ai quali sono affiliati. Ne sono un esempio il "Torri e Motori", l'Old Cars Challenge, il Granducato Challenge, l'Interclub Lazio.



Prove e controlli

Passando all'aspetto pratico, andiamo a vedere rapidamente in cosa consistono effettivamente le prove da affrontare durante una gara e come queste vengono valutate. In un evento di Regolarità, solitamente il percorso è suddiviso in settori, ciascuno dei quali è delimitato da due Controlli Orari al minuto intero e dev'essere compiuto in tempo stabilito. Un Controllo Orario (C.O.) consiste nel rilevamento dell'ora di passaggio di ciascun concorrente in un determinato punto del percorso. Il rilevamento, che viene effettuato dagli addetti al cronometraggio, può essere al minuto intero, e allora basta la semplice osservazione di un orologio, oppure al centesimo di secondo (U.I.S.P.), nel qual caso viene usato un pressostato collegato ad una cronostampante. Per Controllo Orario al minuto intero s'intende che il concorrente deve transitare in un momento compreso nei sessanta secondi che vanno dall'inizio alla fine del minuto previsto per il passaggio.

All'interno di ciascun settore sono normalmente inserite le Prove Cronometrate (P.C.) o Prove Speciali (P.S.) che consistono in tratti cronometrati di percorso, di lunghezza variabile, compresi tra due rilevamenti effettuati tramite pressostati. I rilevamenti sono al cen-



FONDI

Il percorso di una gara di Regolarità può avere ogni tipo di fondo: asfalto, sterrato (a sinistra), neve e ghiaccio. O anche tutti insieme. In molte gare la capacità di guida è fondamentale anche per restare nei tempi. Nella pagina a fianco, la pagina che parla di Regolarità sul sito dell'ASI.

tesimo di secondo tranne in alcune manifestazioni ASI in cui sono previsti al decimo di secondo. Le Prove Cronometrate possono essere chiuse oppure concatenate, quando cioè la fine di una PC costituisce anche l'inizio della PC successiva. Sono previste penalizzazioni per ogni centesimo di secondo impiegato in più o in meno rispetto al tempo imposto per ogni singola PC.

Dal 2008 l'ASI ha introdotto la possibilità di inserire nelle gare ad alto livello almeno una Prova a Media Imposta (PMI). Si tratta di frazioni di percorso durante le quali i concorrenti devono mantenere costantemente una media oraria prestabilita. I controlli sono posti in punti segreti e vengono effettuati manualmente da un cronometrista incaricato. Sono previste penalizzazioni per ogni secondo in più o in meno.

L'ora ufficiale della gara è quella della stazione DCF775 di Francoforte (ora europea) indicata sull'orologio radiocontrollato posto alla partenza di ogni tappa (CSAI e ASI).

Durante il percorso della competizione possono essere previsti dei Controlli a Timbro (CT) con lo scopo di garantire il rispetto del per-

corso stesso. Solitamente si prevede un'area di fermata veloce per gli equipaggi, che devono presentare un'apposita scheda a un commissario, fermo nel punto preposto per il controllo, che effettuerà la timbratura di verifica dell'avvenuto passaggio. Restano infine i Controlli Segreti (CS) ovvero dei controlli supplementari, segreti appunto, per controllare il rispetto di regolamento e codice stradale e il comportamento dei partecipanti alla guida in particolari punti del percorso. Ogni infrazione rilevata è penalizzata.

Coefficienti

Introduciamo brevemente anche il concetto di coefficiente, salvo poi approfondirlo in seguito, come faremo per prove e rilevamenti. Il mondo delle auto storiche è molto vasto e variegato, e nelle gare cosiddette "generaliste" possono trovarsi a competere fianco a fianco vetture anche molto diverse, sia per tipologia che per anzianità, con l'inevitabile risultato che in base al tipo di competizione (notturna, salita, circuito, neve, ghiaccio) alcuni modelli siano avvantaggiati rispetto ad altri. Per cercare di livellare almeno in par-

GLOSSARIO

► Gara di Regolarità

Gara riservata alle vetture storiche di produzione o in allestimento da corsa con configurazione storica. In queste gare il rispetto dei tempi prestabiliti per percorrere i diversi settori in cui deve essere suddiviso il percorso (controlli orari) e suoi determinati tratti (prove cronometrate, di media, ecc.) costituisce il fattore determinante per la classifica.

► Rilevamento di passaggio

Misura l'orario di passaggio della vettura in un determinato punto e il tempo impiegato per

effettuare un settore. Effettuato dagli addetti al cronometraggio, può essere rilevato manualmente al minuto intero, o al centesimo di secondo, tramite un pressostato collegato ad una cronostampante.

► Controllo Orario (CO)

È un rilevamento di passaggio che misura l'orario di transito della vettura, e lo confronta con il CO precedente o con l'orario dello Start.

► Prova a Cronometro (PC)

Si svolge su un tratto di percorso di lunghezza variabile, cronometrato tramite i rilevamenti

effettuati all'inizio e alla fine da pressostati o fotocellule. Le Prove Cronometrate possono essere chiuse oppure concatenate, quando cioè la fine di una PC costituisce anche l'inizio della PC successiva.

► Prova a Media Imposta (PMI)

Frazione di percorso durante la quale i concorrenti devono mantenere costantemente una media oraria prestabilita. I controlli, visivi, sono posti in punti segreti del percorso.

► Controllo a Timbro (CT)

Consiste nella presentazione da parte dei concorrenti di un'ap-

posita scheda che un commissario posizionato in un punto specifico del percorso timbrerà per dimostrare l'avvenuto passaggio.

► Controllo Segreto

Controllo posto in uno o più punti segreti del percorso, atti a verificare il rispetto di regolamento e codice stradale e il comportamento dei partecipanti alla guida.

► Coefficiente

Valore assoluto o percentuale da applicare alle penalità rilevate in gare per compensare eventuali disparità tra le vetture.



PEUGEOT
Alle gare di Regolarità si può partecipare con qualsiasi tipo di automobile, purché rientri nel periodo storico previsto dal regolamento della gara.
A lato, una bella Peugeot 304 Cabriolet.

te tali disparità, molto spesso sono applicati dei coefficienti di modifica delle penalità, solitamente stabiliti in base all'età in modo da favorire le vetture più anziane, presumibilmente meno veloci e affidabili. Nelle gare ASI, in particolare, l'applicazione del coefficiente di vetustà dei veicoli segue le regole per le vetture provviste del certificato d'Identità emesso dall'ASI stesso, mentre alle auto sprovviste viene attribuito un coefficiente unico piuttosto penalizzante.

Quanto dura un secondo

Esaurita la parte introduttiva, passiamo senza troppi indugi alla pratica. Con l'aiuto dei fratelli Gianluca e Alessandro Cappella, equipaggio di giovani "big" della Regolarità italiana per auto storiche e insegnanti di Regolarità presso la Scuderia 3S di Roma, vediamo quali sono i rudimenti da cui partire per iniziare il nostro viaggio nella disciplina.

Uno dei concetti chiave per diventare dei buoni regolaristi -attacca Gianluca- è imparare quanto dura un secondo. La storia che corrisponde all'attribuzione di un valore al secondo è abbastanza lunga: diciamo per semplicità che il secondo è 1/86400 del giorno solare medio. A noi invece basta pensare che il secondo è la sessantesima parte di un minuto, ma ancor più ci interessa sapere che un secondo è composto da 100 centesimi.

Per potere ambire a diventare un buon regolarista, è di fondamentale importanza imparare a conoscere l'esatta, o quasi, durata di un secondo. Il cervello umano è potente ma purtroppo non è in grado di restituirci una precisa misurazione del tempo. Per questo va aiutato con l'esercizio, in modo da ottenere delle buone approssimazioni. Trucchi classici sono il canticchiare sempre a mente lo stesso ritornello (conoscendone la durata) o contare 1001, 1002, 1003... dove il tempo per pronunciare la cifra corrisponde più o meno a un secondo, ottenendo delle buone approssimazioni. Purtroppo siamo però ancora lontani dalla precisione richiesta per il "gioco" della Regolarità. Il consiglio è di munirvi di un cronometro meccanico a lancette da 30 secondi, farlo partire e contare fino a compiere un giro completo di 30 secondi ad occhi chiusi, per poi verificare lo scarto

dal tempo effettivo. L'esercizio va ripetuto più volte fino ad arrivare a un'approssimazione di scarto pari al massimo a un secondo in più o in meno rispetto al limite che vi siete imposti (in questo caso, il trentesimo secondo). Questo perché, quando vi troverete all'interno di una prova speciale della durata ad esempio di 20 secondi, dopo che il 19° sarà appena trascorso, dovrete decidere come gestire acceleratore e freno per schiacciare il pressostato esattamente dopo un secondo. Se la vostra cognizione del secondo è pari ad esempio a 94 centesimi, oppure a 107 centesimi, probabilmente effettuerete il passaggio in anticipo o in ritardo.

Ma ovviamente la cognizione della durata di un secondo non è tutto. Nel prossimo fascicolo conosceremo gli strumenti di misurazione: cronometri analogici, digitali, tripmaster e tutto ciò che riguarda il loro corretto uso: lettura, programmazione, sincronizzazione, "sdoppiaggio". Arrivederci al mese prossimo!

I NOSTRI PARTNER

Digitech dal 1992 è un'azienda leader nel settore della produzione di strumenti professionali di cronometraggio, apprezzati dai professionisti sia per l'affidabilità, anche in condizioni estreme, sia per la semplicità di utilizzo anche delle funzioni più avanzate.

3S Eventi è una società sportiva, con sede a Roma, dedicata allo sviluppo e alla diffusione, tra giovani e meno giovani, della regolarità automobilistica e del mondo che ruota attorno ad essa, privilegiando gli aspetti aggregativi e una competizione sana e amichevole.



Regolarità, per professione, da sempre.



FACILITÀ VINCE
Una Opel 1900 GT in azione al termine di una prova. Nelle gare di Regolarità non di rado partecipano automobili anche di valore. E per vincere non servono tanto le prestazioni quanto la facilità di guida.

MEZZO SECOLO DI ASSOCIAZIONISMO

L'ASI nasce il 25 settembre del 1966 a Bardolino (VR) dalla fusione del torinese Veteran Car Club d'Italia e la milanese FIAME, con sede legale presso il Museo dell'Automobile Carlo Biscaretti di Ruffia di Torino; entrambi i club fondatori portano in dote numerosi club collegati, da tutto il territorio nazionale. La fusione porta all'avvio di interessanti iniziative relative allo studio dell'autenticità delle vetture e dei loro restauri, come il primo Congresso Europeo dei grandi collezionisti di automobili storiche, a Firenze nel 1967, abbinato al primo Concorso Europeo per la conservazione ed il restauro delle automobili storiche. Quello dell'ASI è un lavoro pionieristico: mai, prima di allora, ci si era preoccupati di regolamentare e approfondire le sfaccettature del mondo del motorismo storico.

Negli anni '70 il collezionismo storico italiano vive un momento di forte sviluppo; i tesserati crescono in maniera esponenziale nel giro di pochi anni, portando l'ASI all'attenzione del mondo politico italiano e nel 1983, insieme ai registri Fiat, Lancia e Alfa Romeo, ottiene l'importante risultato dell'esenzione fiscale per i veicoli storici, che rende il collezionismo "classico" meno oneroso. I nuovi numeri alimentano iniziative di successo: manifestazioni, rievocazioni, mostre scambio, attraiendo anche sponsor. Nel 1983, nel giro di un solo anno, i tesserati ASI raddoppiano, da 3.000 a 6.000 circa.

Nel 1987, grazie alla disponibilità del Ministero dei Trasporti, l'ASI semplifica la procedura di reimmatricolazione dei vecchi veicoli; un momento simbolico che sancisce il passag-

gio dell'ente da semplice club a vero e proprio movimento nazionale di tutela del motorismo storico. Nel 1997 è eletto l'attuale presidente, l'avvocato Roberto Loi, che potenzia le commissioni e le loro attività e allarga il raggio d'azione dell'ASI a nuove categorie di veicoli storici.

Nel 2000 l'ASI conquista la facoltà di certificare i veicoli e di iscriverli nel proprio registro per fini fiscali e assicurativi, completando e in alcuni



casi sopperendo alle attività dello Stato. Oggi, dopo 50 anni esatti, l'Automotoclub Storico Italiano conta 268 club federati e 45 club aderenti per un totale di circa 202.000 appassionati di veicoli storici e circa 500mila veicoli a cui è stato rilasciato il Certificato di Rilevanza Storica (Certificato di circolazione) e circa 60mila a cui è stato rilasciato il Certificato di Identità (Omologazione ASI), e "rappresenta istituzionalmente il motorismo storico italiano presso

tutti gli organismi nazionali ed internazionali competenti."

Per statuto, esso "sostiene e tutela gli interessi generali della motorizzazione storica italiana, valorizzandone l'importanza culturale, storica e sociale" e "promuove la conservazione ed il recupero di qualsiasi veicolo a motore che abbia compiuto vent'anni (autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori, veicoli militari, macchine agricole e industriali, veicoli commerciali, natanti e aeroplani), valorizzandone l'aspetto culturale, che deriva dal fatto che questi mezzi sono stati protagonisti attivi e insostituibili della storia del Ventesimo secolo, esprimendone l'evoluzione tecnica, di costume e sociale".

L'ASI fa inoltre parte della FIVA (Federation Internationale Véhicules Anciens), ente internazionale dedito alla tutela del motorismo storico ed è l'associazione nazionale di riferimento (ANF) sul territorio italiano.

Oltre a ciò, l'ASI organizza e patrocina eventi sportivi e culturali: manifestazioni rievocative, concorsi di eleganza, raduni turistici, spesso accompagnati da mostre e convegni: Asimotoshow, Asiautoshow, Eva al Volante, Rally Mondiale Fiva. Dal 1961 comunica con i suoi soci attraverso la rivista ufficiale "La Manovella", che informa sulle attività dell'ente e tratta di storia, tecnica, costume e resoconti delle principali manifestazioni del settore.

L'ASI è rappresentato sul territorio dai suoi club federati, presso i quali è possibile tesserarsi e certificare i propri veicoli, oltre a iscriversi e partecipare agli eventi e alle attività da esso promosse e patrociniate.



La vita dura del pilota italiano

“Ferrari mi teneva sulle spine, andai da Chiti”

**“A Balocco provavamo le Alfa per Le Mans in inverno,
ma la gara era con il caldo...” - “La Tecno in F1 avrebbe
dovuto accontentarsi di fare i telai” - “Nelle corse
è meglio non dire sempre quello che si pensa”**

DI DANILO CASTELLARIN - FOTO ACTUALFOTO



"HO DEBUTTATO ALLA COPPA DELLA CONSUMA IL 24 MAGGIO 1964 CON UNA STEYR-PUCH CHE MI AVEVA PRESTATO L'AMICO ROBERTO BENELLI"

PSEUDONIMO

Giovanni Giuseppe Gilberto Galli nei primi anni di corse usò lo pseudonimo "Nanni" (in apertura, foto Castellarin).

Sopra, con il numero 31 insegue Rindt, su Alfa Romeo GTA, nella gara vittoriosa di Aspern '66.

A lato, su Alfa 33/2, secondo alla Targa Florio 1968 con Ignazio Giunti.



Nella prima metà degli anni '60 lo chiamavano solo "Nanni", giovanile diminutivo di Giovanni Galli, nato a Bologna nel 1940 ma vissuto a Prato, sede dell'azienda tessile di famiglia. Un pilota che ha attraversato il periodo agonistico tra i più pericolosi delle competizioni automobilistiche, un vorace buco nero nel quale sono finiti a decine.

Dopo aver superato il tirocinio su Steyr-Puch e Mini Cooper, arrivarono i grandi successi su Alfa Romeo GTA, della quale divenne uno degli interpreti più validi. Così fu noto a tutti che quel bel ragazzo dai capelli lunghi, che faceva spesso coppia con l'inseparabile amico Ignazio Giunti, si chiamava Giovanni Galli.

Nel 1967 Carlo Chiti chiamò Galli all'Alfa, superando sul filo di lana Enzo Ferrari che, al solito, teneva sulla corda i giovani di belle speranze. Con lo stesso accento toscano lo apostrofò così: "Ohi che tu fai, Nanni? Aspetti sempre la fumata bianca?". Lui accettò la provocazione e la settimana dopo girava ad Arese con la muscolosa 33. Galli non si accontentò delle corse Turismo e Prototipi, ma raddoppiò la posta e accettò la sfida Tecno nell'arrembante Trofeo d'Europa di F2 del 1969, dove correva i migliori piloti del mondo.

Nel 1971 approdò alla F1, con la March-Alfa Romeo, nel 1972 divenne pilota ufficiale della sfortunata Tecno F1 dei fratelli Pedersani e nel 1973 della Iso-Marlboro di Frank Williams. Galli si è ritirato dalle competizioni dopo il Gran Premio di Monaco 1973, a 32

anni di età, con alle spalle molti nomi di amici che non c'erano più.

► Galli confessi: è vero che al GP di Francia 1972, a Clermont-Ferrand, per farsi cambiare il motore di una Ferrari sfidata, cercò di romperlo facendo una rabbiosa scalata quinta-terza?

Sì è vero. Ma non siruppe nulla. Era resistente come una roccia. Ma non tirava più. Ci aveva corso Regazzoni e lo aveva spremuto come un limone. Io glielo dissi già a Fiorano, in prova. C'erano Schetty e Forghieri. Me lo volete cambiare questo motore? Non va! Ma il motore non lo cambiarono mai. E sa perché? Era la vendetta di Enzo Ferrari per la mia scelta di cinque anni prima quando, stanco di aspettare una sua telefonata, firmai per l'Alfa Romeo. Il Comendatore era così. Cervellotico e vendicativo.

► E con una memoria da elefante...

Nel 1966 avevo vinto il casco d'oro di Autosprint con il quale mi avevano offerto un'opportunità notevole: provare una Ferrari. Era evidente lo sforzo del settimanale per promuovere e sostenere i piloti italiani. A prova finita, chissà, forse sarebbe maturata qualche altra opportunità con il Cavallino...

► E come andò la prova?

È proprio questo il guaio: non avvenne mai. A me avevano assicurato che un primo contatto in pista sarebbe avvenuto nel gennaio 1967, con una Dino Sport 206. Ma l'appuntamento non si materializzava. Allora mi feci coraggio e andai da Enzo Ferrari. Comendato-

**TECNO**

Nanni Galli sulla Tecno PA 23 di Formula 1, che purtroppo non riuscì mai a cogliere i successi che i fratelli Pederzani avevano ottenuto nei campionati europei di Formula 2 e Formula 3.

re, gli dissi, quand'è che si prova, altrimenti qui si perde la stagione. Lui mi disse: pazienza, Galli, pazienza: la settimana prossima si proverà. Passò pure quella, ma l'invito non arrivò. Ormai si avvicinavano le gare importanti, Daytona in testa. E un giovane pilota non poteva stare al balcone ad aspettare. Così firmai per l'Alfa Romeo. E lui, Ferrari, se la legò al dito.

► Perché i piloti italiani erano trattati così?

Perché Ferrari sapeva benissimo che stavano lì ad aspettare, obbedienti, pazienti, fiduciosi. Vaccarella, Scarfiotti, Baghetti, Brambilla, Casoni, De Adamich, Giunti, Merzario: era tutta un'altalena. Su e giù. In più c'era il timore di polemiche sulla stampa in caso di incidenti. Perché se capitava qualcosa a un pilota straniero il clamore non era nemmeno paragonabile rispetto al coinvolgimento di un italiano su Ferrari. Infine, c'erano le pressioni economiche di fornitori importanti come Firestone e Shell che spingevano e aiutavano

piloti di casa loro, mica di casa nostra. E il Vecchio, che aveva un pe-
lo lungo così, si adeguava...

► Toscano lingua schietta, non c'è che dire. Ma mi tolga una curiosità: non le è mai nuociuto questo atteggiamento?

Ho sempre detto la verità. A volte, invece, nell'ambiente delle corse è meglio stare un po' zitti.

► Invece lei preferiva un linguaggio sincero...

Alla 24 Ore di Daytona andai fuori pista con l'Alfa 33 tre litri perché si ruppe un mozzo. Lo stesso difettino si era verificato in prova, a Balocco. E la Casa di Arese voleva rilasciare ai giornalisti un comunicato dove si dava la colpa al pilota. Eh no, signori miei, chi rischia la vita a 300 all'ora non può restare sempre zitto. Ci vuole coerenza e lealtà da entrambe le parti.

► A proposito di coerenza e lealtà: anche alla Targa Florio del 1972, quella vinta da Merzario-Munari su Ferrari 312 PB, l'ingegner Bardini, presidente dell'Autodelta, dichiarò che la vittoria era sfuggita all'armata Alfa Romeo -quattro auto contro una sola Ferrari- per un testacoda di Nanni Galli. La verità invece era ben diversa...

La verità era molto diversa. Mi fermai ai box e alzarono la macchina per controllare l'avantreno. Intanto altri meccanici mettevano la benzina nei serbatoi. Ma la posizione obliqua li ingannò e credettero di aver fatto il pieno quando invece i serbatoi erano ancora mezz vuoti. Conseguenza: restai senza benzina. Così fui salvato da un rifornimento improvvisato a Campofelice.

► Regolare?

Assolutamente no. Era un rifornimento galeotto, roba da squalifica. Solo che la Ferrari non fece reclamo perché arrivammo secondi. Quella sosta ci costò un minuto e quaranta secondi. E la vittoria nell'ultima grande corsa su strada.

► Guardando la sua vita giovanile con gli occhi dell'uomo muto, non ha la sensazione di aver partecipato ad un gioco molto pericoloso?

Certamente non correvo con le garanzie di oggigiorno. Le scosche, i regolamenti, le piste, direi quasi la sensibilità sociale, erano del tutto diverse. Nessuno si scandalizzava di partecipare a gare come il Nürburgring, la Targa Florio o il Mugello dove restavi col piede giù fra i pini e i platani. In F1 partivamo con 220 litri di benzina, oggi ne imbarcano meno della metà. È semplicemente un altro mondo.

► Ma anche un'altra sicurezza...

Certamente sì. Peccato che si sia superato il limite del buon gusto e proprio l'uomo non sia più tenuto nella giusta considerazione. La telemetria e l'elettronica falsano le prestazioni individuali.

► Che cosa suggerirebbe Nanni Galli per ridare mordente alla Formula 1?

Basterebbe eliminare i freni al carbonio e montare quelli d'acciaio, proibire l'elettronica e consentire al massimo l'autobloccante, inoltre ridurre la sezione di appoggio delle gomme con un'altra scalatura e aprire anche ai team minori, com'era negli anni Settanta quando c'erano 16 scuderie. Bisogna avvicinarsi di più alle monoposto Indy o Cart. Vi siete mai chiesti perché a Indianapolis accorrono 500 mila persone? Perché in testa può succedere di tutto.

► E invece che fa Bernie Ecclestone?

Il vecchio Bernie ha scelto un'altra strada. Era davanti a un bivio. Poteva scegliere se recuperare il pubblico europeo, che sta letteral-



"ALLA TARGA
'72 POTEVAMO
VINCERE
CONTRO LA
FERRARI MA I
MECCANICI ALFA
SBAGLIARONO IL
RIFORNIMENTO"

mente franando, ma per ottenere questo risultato doveva cambiare radicalmente la F1. Oppure lasciarla com'è e cercarsi nuovi spettatori. Ha scelto la seconda possibilità, sicuramente più facile. Si è girato a Oriente.

► Nel 1969 lei arrivò in F2 con Francois Cevert alla scuderia Tecno dei fratelli Pederzani. A volte Galli fu più veloce perfino di Ronnie Peterson. Perché nessuno l'aiutò a fare il grande salto?

La F2 era l'anticamera della F1. Ma l'Agip non era la Elf. Che vuole, bisognava avere più coraggio. Dire a tutti "Signori grazie, è stato bello ma io parto, vado a correre all'estero". Potessi tornare indietro, forse farei così. Invece noi italiani siamo un po' mammoni, legati alle tradizioni, agli affetti, alle abitudini. Gli stranieri sono più giri-mondo di noi. Ma non più veloci.

► C'è chi dice che la presenza di una Scuderia come la Ferrari, più che aiutare, può addirittura danneggiare un pilota italiano. Lei che ne pensa?

La Ferrari è una pigliatutto e la Fiat è ormai in regime di monopolio. Solo il confronto e la concorrenza alimentano la competizione e la crescita. Una volta c'erano l'Alfa Romeo con l'Autodelta, la Lancia che trionfava nei rally, poi la Fiat ha fagocitato tutto. Secondo me le tradizioni non vanno buttate. I giapponesi hanno copiato tutto da noi. Ora noi rincorriamo. Una pazzia.

► Dunque per un giovane...

Per un ragazzo che ha i numeri c'è poco da fare. Meglio che vada in Inghilterra. Uno che cammina qui, lo può fare anche fuori Italia. Non dobbiamo avere complessi di inferiorità. In fondo, quanti americani hanno vinto il titolo mondiale? Soltanto due. Mario Andretti e Phil Hill. E Andretti è pure mezzo italiano.

► Nel 1971, alla Mille Chilometri di Buenos Aires, lei correva con l'Alfa 33 tre litri e vide morire il suo amico Ignazio Giunti, dopo il tamponamento alla Matra di Beltoise...



CARABINIERI

Galli ha corso una sola volta per la Ferrari, al Gran Premio di Francia '72 a Clermont-Ferrand (sopra), chiamato a sostituire sulla 312 B2 Clay Regazzoni che si era fratturato un polso giocando a pallone. In alto, il rifornimento galeotto a Campofelice nella Targa Florio '72, sotto lo sguardo dei... carabinieri: così vinse la Ferrari.



"CHITI IMPONEVA PROVE ESTENUANTI CON LA 33, DALLE NOVE DEL MATTINO ALLE SETTE DI SERA, MA ERA MEGLIO CHE LAVORARE"

CON MARKO

In alto, Nanni Galli con Helmut Marko e l'ingegner Alberto Rogano, presidente Csaï negli anni Settanta. Qui sopra, con il nostro Castellarin durante l'intervista.

Quando passai per la prima volta vicino alle fiamme dissi a me stesso "speriamo che l'abbiano tirato fuori". Al cambio gomme usarono la frase "sta male". Capii che era morto. Tornai a guidare, ma col cuore in gola.

► In Italia si parlò molto della dinamica di quell'incidente. Qual è la sua opinione?

Ignazio era dietro a Mike Parkes, che guidava una Ferrari 512. Quando sei dietro a un bestione come quello, ti fidi ciecamente di quello che fa chi sta davanti. Ignazio non avrebbe mai pensato a uno scarto improvviso. Invece Mike fece proprio così, dette un colpo secco al volante e cambiò improvvisamente traiettoria per scartare Beltoise che spingeva la sua Matra rimasta senza benzina. Lo fece all'ultimo decimo di secondo, lasciando scoperto Giunti. Chi è davanti sapeva di avere un altro pilota incollato dietro, non fa mai una brusca deviazione all'ultimo secondo, a maggior ragione non lo fa a uno che corre per gli stessi colori.

► Com'era la vita all'Alfa Romeo?

Ricordo certe prove estenuanti a Balocco. Con la neve, la pioggia, il ghiaccio. Erano maratone imposte da Carlo Chiti per verificare le resistenze delle 33 in vista di Le Mans. Solo che noi avremmo corso



con trenta gradi, e i collaudi li facevamo d'inverno. Mi sembrava una follia, ma era il mio lavoro. Non avrei voluto fare altro.

► Giravate per ventiquattr'ore filate?

No, la simulazione iniziava alle nove del mattino e continuava fino a sera. Poi lasciavamo la macchina ai box senza nemmeno guardarla. E riprendevamo il giorno dopo. Una volta girammo anche di notte. Ma la gente protestò per il rumore. Così ci fermavamo alle sette, otto della sera. E d'inverno era sufficiente per le prove notturne perché la luce mancava già alle cinque del pomeriggio.

► Lei ha conosciuto quattro costruttori molto diversi fra loro: Chiti, Pederzani, Ferrari e Williams. Che ricordo serba di loro?

Chiti era geniale, bizzarro, umano, ma doveva stare in una stanza da solo e fare sempre tutto lui. Avesse avuto una chiave inglese in

mano, si sarebbe messo a smontare di persona i motori perché era un accentratore e si fidava solo di se stesso. Pederzani aveva il dono incredibile dell'intuizione ma il limite della sopravvalutazione. Avesse continuato a fare solo i telai come sapeva fare lui e si fosse accontentato di un bel Cosworth, avrebbe fatto molta strada in F1. L'errore è stato di mettersi a fare anche i motori. Non ce la faceva più con i soldi. Peccato perché alla Tecno c'era

ra gente molto valida. Il mio primo ingegnere di macchina è stato un tale Giampaolo Dallara...

► Nel 1973 diventarono tragicomiche le incomprensioni fra l'aristocratico David Yorke, "diesse" imposto dallo sponsor Martini, e i bolognesi Luciano e Gianfranco Pederzani, con Chris Amon e Ron Tauranac che non sapevano più che pesci pigliare...

Il guaio è che non bastarono nemmeno loro a risollevare le sorti del team, che si trascinò in un doloroso e dispendioso contentioso legale fra Italia e Inghilterra. Un vero peccato. Io trovai un ingaggio alla Iso-Marlboro, il cui team manager era Frank Williams.

► Come fu il suo rapporto con quello che poi diventerà il Ferrari d'Inghilterra?

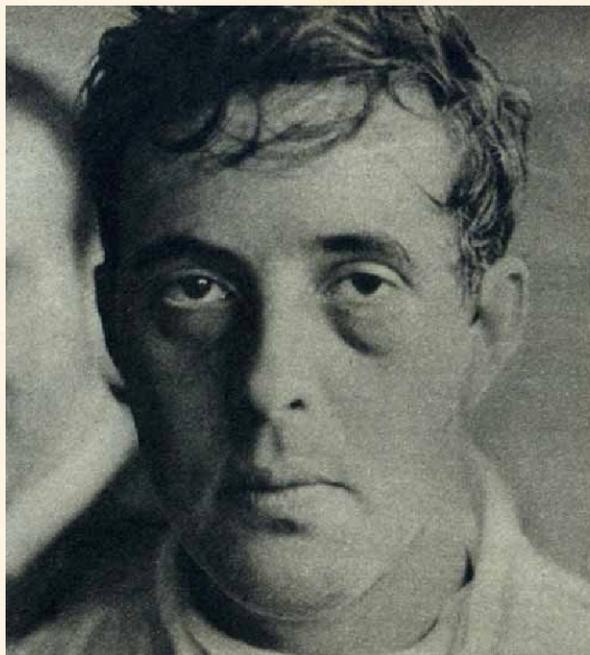
Era un uomo molto attento alla copertura economica del team: se non era in officina a seguire lo sviluppo della monoposto, era di certo alla ricerca spasmodica di qualche sponsor. Non si fermava mai, ed era bravo.

► Che cosa ricorda più volentieri dei suoi anni giovanili?

Quella vittoria davanti a Jochen Rindt che correva con la mia stessa macchina, un'Alfa Romeo GTA. Ci rimase male perché eravamo a casa sua, in Austria, all'aerodromo vicino a Vienna. Per questo, di tanto in tanto, faccio volentieri una corsa a Goodwood con la fedele GTA, l'auto della mia giovinezza.

Brian Redman

R ischiò di rimetterci un occhio, alla prima corsa su Ferrari. Capitò a Brian Redman sulla pista del Nürburgring, il 21 aprile 1968. Due settimane prima, sempre in F2, era morto Jim Clark a Hockenheim. Il Commendatore voleva fare bella figura con Gianni Agnelli perché stava per cedere una quota alla Fiat. E le F2 si chiamavano "Dino", come le GT torinesi. Così, c'era una girandola continua di candidati per guidare quelle auto. Anche Mike Hailwood e Jo Siffert furono chiamati a Modena, per fare dei test, insieme a Chris Amon e Jacky Ickx. Sotto pressione erano pure Casoni, Baghetti, Bell, de Adamich e "il Tino" Brambilla di Monza, ottimo preparatore, primo a centrare il bersaglio con una "Dino". Brian Redman è un ragazzotto inglese di buona famiglia e si ritrova al volante della Casa più famosa del mondo. "L'erede di Hawthorn, Collins, Surtees", scrivono i giornali di allora. Dunque, tensione alla stelle: «In prova al 'Ring conquisto il quarto tempo e il mio ruolo deve essere quello di guardaspalle a Ickx, che parte in pole. Pronti via, dopo tre giri prendo un sasso in pieno volto, a tre centimetri dalla pupilla. Il parabrezza della mia Ferrari va in frantumi, così come gli occhialoni. Viaggiavo a 250. Ma il guaio è che quando ti ferisci a un occhio, per istinto li chiudi entrambi. Non so nemmeno io come, ma riesco a restare in strada e raggiungo i box». Dove c'è Forghieri, che si mette a urlare: «Cosa c'è? Perché ti sei fermato?». Redman spiega che non ha gli occhiali di riserva e Forghieri gli rifila quelli di Ickx, color verde scuro: «Quando entravo nelle zone d'ombra del bosco non vedeva nulla. Tenevo giù e via. Segnai il record sul giro. Quando arrivai ai box, Mauro aveva ancora i cronometri in mano ed era molto contento del mio record. "Se continui così -mi disse- confermo il tuo posto in Scuderia per le gare di F2 e a Settembre forse ci sarà una F1 per te al Gran Premio d'Italia, a Monza". Ma io gli risposi che se avessi continuato a correre in quel modo non sarei arrivato a Monza: sarei morto prima».



Cyclist

The thrill of the ride

• COMING SOON •



Agenda D'EPOCA

Specialisti del ricambio e del restauro, tasse di circolazione, tabella di conversione delle misure delle gomme, assicurazioni e metodi di misurazione della potenza: in queste pagine tutti gli indirizzi e le indicazioni che l'appassionato deve avere sempre sotto mano



TUTTI GLI INDIRIZZI UTILI

ITALIANE

ALFA ROMEO

► *Tra le più diffuse e amate sul mercato delle vetture d'epoca, le auto del Biscione sono anche tra le più facili da restaurare sia a livello meccanico sia per quanto riguarda la disponibilità di pezzi. A partire dagli anni '50 il motore è rimasto più o meno invariato al pari del cambio e dell'impianto frenante, con evidenti vantaggi nel caso di riparazioni anche impegnative. Qualche difficoltà nella messa a punto degli impianti di iniezione Spica e problemi di usura ai cambi della serie Giulietta, Giulia e Alfetta. Abbastanza facile il reperimento dei particolari interni.*

Afra - MI

Telefono: 02 - 32 86 111
Fax: 02 - 32 86 1150
www.afra.it - afra@afra.it
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Alfa Romeo dagli anni '50 a oggi.

Alfaricambi - CT

Telefono: 095 - 76 47 383
Fax: 095 - 76 47 383
http://web.tiscali.it/alfaricambi
alfaricambi@tiscali.net.it
Ricambi e accessori di carrozzeria per Alfa Romeo anni '60

Autofficina ACR - CO

Telefono: 031 - 700 809

Fax: 031 - 700 809

www.acr-auto.com

Restauri completi di tutti i modelli Alfa Romeo, Porsche e inglese

Autofficina Bergia - TO

Tel. e Fax: 0121 - 77 391

www.alfabergia.com

Restauri di meccanica e di carrozzeria per tutte le Alfa Romeo dagli anni '50 a oggi

Diego Maspes - CO

Telefono: 031 - 30 56 40

www.autofficinamaspediego.it

maspediego@libero.it
Ricambi di meccanica per Alfa Romeo d'epoca

Magnoli Auto - VA

Telefono: 0331 - 25 62 32

Ricambi di meccanica e restauri di tutte le Alfa Romeo

Sagicar Corse - AL

Cell: 335 - 13 15 733

www.sagicarcorse.com



Ricambi di meccanica, restauri e preparazioni per gare di tutte le vetture Alfa Romeo

FIAT

► *Parlare di Fiat d'epoca significa prima di tutto parlare di utilitarie che qualsiasi meccanico è in grado di riparare anche solo per averne viste sicuramente numerosissime durante la sua carriera. Se la meccanica non pone quindi particolari problemi ed è di reperibilità piuttosto semplice, la carrozzeria delle versioni più particolari può essere invece fonte di qualche preoccupazione, mentre gli interni non pongono particolari problemi dal momento che tessuti e fine pelli risultano di facile reperibilità al pari di componenti accessorie quali strumenti, maniglie, pannelli delle porte e vetri.*

Andronico - ME

Telefono: 090 - 84 65 26

www.abarth-andronico.com

Ricambi di meccanica e carrozzeria per tutte le Abarth derivate da Fiat 500 e 600

Autofficina Tano - BO

Telefono: 051 - 32 43 58

Cell: 339 - 43 29 938

Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutte le serie della Fiat 500 Topolino

Autoricambi Sassi - TO

Telefono: 011 - 24 70 358

Fax: 011 - 24 10 966

www.autoricambisassi.it



PIANETA ASI: ATTESTATI, CERTIFICATI E CARTE D'IDENTITÀ

Attestato di storicità (Certificato di iscrizione)

Va richiesto compilando un apposito modulo al quale vanno indicate le foto di 3/4 anteriore destra e 3/4 posteriore sinistra della vettura, della selleria anteriore, del vano motore e del numero di telaio punzonato più varie fotocopie di documenti inerenti la vettura ed il proprietario. È il documento che, per le auto dai 20 ai 30 anni, dà diritto (nelle Regioni che lo prevedono) all'esenzione dalla tassa di possesso; inoltre (ma in questo caso non è un diritto) è questo il documento normalmente richiesto dalle Compagnie assicuratrici per il rilascio delle polizze responsabilità civile auto a tariffe agevolate.

Possono ottenere l'attestato i veicoli che abbiano compiuto 20 anni dalla data di costruzione nell'anno corrente e che posseggono i seguenti requisiti:

- carrozzeria/telaistica conforme all'originale
 - motore del tipo montato in origine
 - esterno e selleria in buono stato
- L'ottenimento di questo documento per le vetture intestate ai soci dell'ASI costa 20 euro. Gratuito se richiesto contestualmente al Certificato d'Identità.

Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica

È il documento che lo Stato italiano richiede per riconoscere la 'storicità' di un veicolo; ha più di una funzione:

- ai fini circolatori consente di avvalersi delle speciali disposizioni previste per i 'veicoli di interesse storico e collezionistico' (per esempio esenta dall'accensione dei fari durante il giorno)
 - consente/impone la revisione periodica dei veicoli ante 1960 presso i centri provinciali del DTT ove si può procedere all'esame della frenata "a vista" evitando il passaggio sui rulli
 - serve per la re immatricolazione di veicoli radiati o importati da Stati extra CEE (ma richiesto spesso anche per quelli che ne fanno parte)
 - è quasi sempre richiesto dalle compagnie di assicurazione per rilasciare le polizze RC auto a tariffe agevolate
 - nelle regioni che lo consentono è il documento che serve per potere non pagare la tassa di proprietà per i veicoli dai venti ai ventinove anni di anzianità
- Assieme a questo documento viene rilasciato automaticamente (e gratuitamente) l'Attestato di Storicità: un documento che ha perso ogni valenza pratica ma che, essendo

previsto dal regolamento dell'ASI, continua ad essere rilasciato.

Per ottenere il Certificato di Rilevanza Storica occorre compilare apposito modulo reperibile presso i club federati che daranno anche le istruzioni per la corretta compilazione.

Il costo è di euro 20,00 salvo che il documento non serva per la re immatricolazione: in quel caso il costo è di euro 105,00; viceversa, se il CRS viene richiesto assieme con il Certificato d'Identità (Targa Oro) esso è gratuito.

Certificato d'Identità (Omologazione)

In questo caso il modulo di richiesta è molto particolareggiato e comprende una parte tecnica e un'esauriente documentazione fotografica del veicolo. Il rilascio di questo certificato è subordinato al superamento di un esame statico da parte della Commissione Tecnica Nazionale dell'ASI, che si riunisce in apposite sessioni alle quali l'aspirante vettura viene invitata.

Possono ottenere questo certificato tutti i veicoli che abbiano compiuto 20 anni dalla data di costruzione nell'anno corrente e siano in perfette condizioni di conservazione o siano stati correttamente restaurati (in parte o in toto).

Al superamento dell'esame viene assegnata

una classificazione in base al Regolamento Tecnico della F.I.V.A. e viene rilasciato il Certificato con la relativa Targa Oro. Questo Certificato viene concesso soltanto alle vetture di proprietà dei soci dell'ASI e prevede il versamento, all'atto della domanda, della somma di 105,00 euro. Questo Certificato è necessario per la partecipazione del veicolo alle Manifestazioni (raduni, concorsi, eccetera) organizzati dall'ASI.

Carta d'Identità F.I.V.A.

È il documento necessario alla partecipazione alle Manifestazioni a carattere internazionale (per esempio la Mille Miglia).

Anche per ottenere questa Carta è necessaria la visita della Commissione Tecnica Nazionale dell'ASI, che avviene durante le sessioni indette per il rilascio dei Certificati d'Identità.

È rilasciata a tutti i veicoli che abbiano compiuto 30 anni (non 20) dalla data di costruzione nell'anno corrente e prevede gli stessi requisiti, da parte del veicolo, occorrenti per l'ottenimento del Certificato d'Identità. Va rinnovata ogni dieci anni oppure ad ogni cambio di proprietà. Il costo è di euro 105,00 e possono ottenerla, attraverso l'ASI, soltanto le vetture intestate a Soci residenti in Italia.

LE TASSE DI CIRCOLAZIONE

REGIONE PER REGIONE

Ecco, regione per regione, le tariffe per il 2014 della tassa di possesso (il cosiddetto "bollo") per i mezzi da 20 a 30 anni di anzianità. Ricordiamo che ogni regione si muove autonomamente per stabilire le tariffe in base a quanto stabilito dalla legge 352/00 art. 63. Comunque, prima di effettuare il versamento è meglio verificare gli importi presso gli uffici postali o quelli dell'ACI. **Importante:** per poter pagare gli importi della tabella sotto è necessario che l'auto sia considerata di "particolare interesse storico" con idonea certificazione ASI.

ULTRATRENTENNIALI

Se non circolano, i veicoli costruiti o immatricolati da almeno 30 anni sono esentati dal pagamento della tassa di circolazione. Per stabilire l'anzianità del mezzo fa fede quella del certificato di immatricolazione o quella riportata su un documento ufficiale che ne certifichi la data di costruzione. Se invece si tratta di mezzi circolanti, sono tenuti al pagamento di una tassa forfettaria come riportato nella colonna a destra della tabella sottostante. **Importante:** sono esclusi dall'agevolazione (e quindi devono pagare il bollo "pieno") i mezzi impiegati per uso professionale.



Regione	20 - 30 anni	oltre 30
Abruzzo	31,24	31,24
Basilicata	25,82	25,82
Calabria	28,40	28,40
Campania	31,24	31,24
Emilia Romagna	25,82	25,82
Friuli Venezia Giulia	25,82	25,82
Lazio	28,40	28,40
Liguria	25,82	28,40
Lombardia	30,00	30,00*
Marche	27,88	27,88
Molise	28,00	28,00
Piemonte	30,00**	30,00
Provincia aut. BZ	variabile***	30,00
Provincia aut. TN	25,82	25,82
Puglia	30,00	30,00
Sardegna	25,82	25,82
Sicilia	25,82	25,82
Toscana	60,00	28,40
Umbria	25,82	25,82
Valle d'Aosta	25,82****	25,82
Veneto	28,40	28,40

*Quota non dovuta se in regola con iscrizione ASI, club federati o registri di marca. ** Se in possesso di certificazione ASI o centri specializzati equivalenti. *** 2,70 Euro/Kw fino a 100 Kw; 4,05 Euro/Kw per ogni Kw eccedente i 100.

**** Se in possesso di attestato di storicità ASI.

info@autoricambisassi.com

Ricambi meccanici e di carrozzeria per Fiat e auto italiane anni '50 - '60 - '70

Casa del Contachilometri - BO

Telefono: 051 - 55 22 74

Fax: 051 - 52 11 40

www.casadelcontachilometri.it

info@casadelcontachilometri.it

Strumentazione e quadri portastrumenti per Fiat 500, 600, 850 e derivate sportive

Squerzanti Sauro - BO

Telefono: 051 - 87 26 17

Fax: 051 - 66 20 147

www.saurosquerzanti.it - info@saurosquerzanti.it

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Topolino A, B e C.

LANCIA - AUTOBIANCHI

► Destinato a scomparire dall'orizzonte del mercato moderno, il Marchio torinese resta ai piani alti del collezionismo e tra i preferiti al mondo, soprattutto per quanto riguarda le realizzazioni tecnicamente più raffinate uscite nei suoi cento anni di storia. Dal punto di vista della meccanica e dei suoi ricambi il restauro non pone problemi, mentre qualche preoccupazione può sorgere nell'acquisto di particolari interni o esterni di specifiche versioni. Da curare con particolare attenzione il restauro degli interni, dove il panno o la pelle conformi all'originale sono d'obbligo per uno dei marchi italiani più eleganti e raffinati.

Concinnitas - TS

Telefono: 040 - 30 77 10

www.concinnitas.it - info@concinnitas.it

MISURAZIONE DI POTENZA E COPPIA: LE METODOLOGIE USATE

Leggendo le schede tecniche delle auto d'epoca si nota che alcune caratteristiche dei motori, come la potenza e la coppia motrice, sono espressa secondo diverse normative: SAE, DIN, CUNA e IGM.

Sono le sigle dei rispettivi Enti di Unificazione, dove DIN sta per Deutsche Industrie Normen, SAE per Society of Automotive Engineers, CUNA per Commissione Tecnica di Unificazione dell'Automobile, mentre nella classificazione IGM rientrano le norme stabilite dal Ministero dei Trasporti (italiano) per il collaudo degli autoveicoli.

Ciascun Ente, a cui i Costruttori di diversi Paesi fanno riferimento, prescrive che le misurazioni vengano effettuate con metodi conformi a una normativa emessa dall'Ente stesso. Citeremo la potenza, ma il metodo è valido per tutte le curve medie caratteristiche che descrivono il comportamento di un motore.

METODO DIN: misurazione della potenza del motore come montato in vettura, dunque con identiche regolazioni e tutti gli organi ausiliari quali impianto di scarico e di raffreddamento, generatore di corrente elettrica (dinamo, alternatore), pompe, filtri, eccetera.

METODO SAE: misura la potenza del blocco cilindri secondo il suo massimo rendimento: organi ausiliari sostituiti da accessori esterni mossi da fonte energetica propria e carburazione specifica a ottenere la miglior prestazione, diversa da quella di serie.

METODO CUNA: simile al DIN, ma senza gli accessori non indispensabili di per sé al motore, quali il ventilatore di raffreddamento, i filtri e lo scarico, eventualmente sostituiti al banco prova da fonti esterne. Regolazioni conformi a quelle di serie.

METODO IGM: quasi identico al DIN. Differisce dal CUNA perché le prove sui motori devono essere condotte nelle identiche condizioni di quando sono montati sul veicolo. Le differenze maggiori si riscontrano tra le misurazioni DIN e SAE: quest'ultima risulta in media superiore a quella DIN per circa il 10-15% (esempio: l'Alfa Romeo Alfetta I serie ha 122 CV-DIN e 140 CV-SAE). Ciò permette di valutare l'assorbimento di potenza degli organi ausiliari.



INNOCENTI

► Le varie fasi dell'avventura industriale Innocenti corrispondono ad altrettanti partner industriali che ne hanno fornito le principali meccaniche. Le prime realizzazioni sfruttano principalmente motori e cambi di provenienza inglese, di buona reperibilità al pari della maggior parte delle componenti di carrozzeria e di interni. Diverso il discorso delle ultime Mini disegnate da Bertone che, presentate con meccanica inglese, si sono via via evolute verso l'adozione di propulsori giapponesi di origine Daihatsu di non sempre semplice manutenzione e soprattutto reperimento dei ricambi.

Papurello - TO

Telefono: 011 - 80 00 149

Fax: 011 - 80 00 129 www.innocentistore.com -

AGENDA D'EPOCA

info@innocentistore.com

Ricambi meccanici e componentistica di carrozzeria per Innocenti dagli anni '70 a oggi

MASERATI

► *Nella produzione Maserati del dopoguerra possono essere distinti almeno due filoni, il primo costituito dalle grosse granturismo a otto cilindri presentate dagli anni '50 in poi e il secondo originato dalle più recenti sei cilindri della serie Merak poi proseguita con le Biturbo degli anni '80. L'organizzazione commerciale Maserati, talvolta con interventi seguiti direttamente dalla fabbrica, è comunque in grado di assistere l'appassionato nelle varie fasi del restauro di tutte le vetture, fornendo consulenze e materiale allo scopo.*

Campana - MO

Telefono: 059 - 82 80 79

Fax: 059 - 82 63 11

www.campanacarrozzeria.it

campana@campanacarrozzeria.it

Ricambi e restauri di carrozzeria per tutte le Maserati storiche e moderne

Officina Giuseppe Candini & C. - MO

Telefono: 059 - 82 82 80

Fax: 059 - 82 06 53

www.candinimodena.net

info@candinimodena.com

Ricambi e restauri di meccanica per Maserati di tutte le età

Tralli Franco - MO



Telefono: 059 - 90 92 46

Cell: 335 - 61 12 307

www.trallifranco.it

Riparazione e restauro di tutti i modelli Maserati dagli anni '50

VARIE ITALIANE

Allais Sergio - TO

Telefono: 011 - 93 76 401

www.sergioallais.com - info@sergioallais.com

Ricambi meccanici per auto italiane anni '50 e '60 (Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia, Maserati)

Autofficina Ballabeni - MN

Telefono: 0376 - 38 10 75

Fax: 0376 - 38 10 75

ballabeniandreatteam@libero.it

Restauri di meccanica e di carrozzeria per tutte le automobili italiane anche scomparse (Cisitalia, OSCA, Alfa Romeo, Fiat, Lancia)

Autoricambi d'Epoca Giolitti - RM

Telefono: 06 - 44 67 303

Fax: 06 - 44 67 321

www.giolittiricambiatadepoca.com

Capote in tessuto e tela gommata e PVC e altri ricambi per vetture italiane anni '50, '60 e '70

Epocamania - FO

Telefono: 0541 - 62 51 95

Fax: 0541 - 62 21 80

www.epocamania.com - info@epocamania.com

Lamierati, particolari di carrozzeria e interni e vetri per tutte le vetture nazionali dal dopoguerra a oggi.

Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50

Fax: 0532 - 46 46 19

gambettimario@libero.it

Ricambi meccanici e guarnizioni motore per tutte le vetture italiane fino agli anni '70

Gardaricambi - TN

Telefono: 0464 - 51 97 21

Fax: 0464 - 51 66 51

www.gardaricambi.com - info@gardaricambi.com

Ricambi e componenti meccanici e di carrozzeria per vetture italiane dagli anni '50 agli anni '70

GT Service - MI

Telefono: 02 - 38 10 20 06

Meccanica e carrozzeria per auto italiane e non solo, specializzato in Alfa Romeo. Officina milanese di riferimento per auto d'epoca in generale

Igne Marco - PD

Telefono: 0434 - 76 430

igne.igne@libero.it

Ricambi e componentistica elettrica per vetture nazionali dagli anni '50 agli anni '70, noleggio

Modena Motori - MO

Telefono: 059 - 31 30 19

Fax: 059 - 31 32 21

lamadei@modenamotori.it

Costruzioni e revisioni meccaniche Ferrari e Maserati

Orlando Gregorio - ME

Telefono: 090 - 29 23 648

Ricambi originali di meccanica per vetture nazionali costruite dagli anni '20 fino agli anni '70

FRANCESI

CITROËN

► *Pur avendo prodotto numerosi modelli, le Citroën da collezione appartengono essenzialmente a poche serie, quali le B / BL Traction Avant, le ID / DS, la piccola 2 CV e, più di recente, le sportive SM e, in misura minore, le CX, Dyane e GS. Le bicilindriche raffreddate ad aria sono semplicissime di manutenzione e altrettanto facili da riparare sia per quanto riguarda la carrozzeria sia soprattutto per gli interni, mentre più complesse risultano le ID / DS e le SM per le quali un restauro anche costoso è comunque sempre giustificato dall'eccezionalità del mezzo.*

Autocarrozzeria Grosso - CN

Telefono: 0171 - 38 41 45

www.assistenza2cv.it - franci@assistenza2cv.it

Officina, restauro e ricambi per 2CV e derivate

David Auto - MI

Telefono: 02 - 98 27 04 36

Fax: 02 - 98 27 04 55

www.davidauto.it - info@davidauto.it

Restauri meccanici e idraulici per Traction Avant, ID, DS, SM e derivate

Traction Avant Club - VR

Telefono: 045 - 73 00 209

Fax: 045 - 66 30 22

http://web.fiscali.it/clubtractionavant/

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Traction Avant

Vertuani Enrico - PV

Telefono: 0382 - 48 31 58

ASSICURARE L'AUTO D'EPOCA

Immatricolata o costruita da più di venti anni, proprietario iscritto all'ASI, a un club federato o ad un registro di marca.

I requisiti per accedere a una polizza agevolata per auto d'epoca non sono tanti, e in cambio di un evidente risparmio di costo richiedono solo pochi vincoli aggiuntivi. In particolare, l'iscrizione al club è ormai un vincolo universalmente diffuso. Se fino a qualche anno fa alcune assicurazioni erano disponibili a concedere tariffe agevolate dietro presentazione del solo libretto di circolazione della vettura, oggi questo non è di fatto più possibile, e praticamente tutte richiedono l'affiliazione ASI o ad un registro.

Le tariffe sono però interessanti: si parte da circa 150 euro per il primo veicolo, poi dipende dal tipo di convenzione. Alcune prevedono scaglioni di vetture assicurate (una, da due a cinque, da cinque a dieci, ecc.), altre hanno una tariffa di base fissa più una piccola quota aggiuntiva per ogni ulteriore veicolo, altre differenziano la tariffa tra vetture e motociclette. In generale, per le vetture più diffuse, si può pensare a una tariffa di base compresa tra 150 e 200 euro per una singola vettura e poco meno di 300 euro fino a cinque veicoli. Con una copertura standard sufficiente per tutelarsi dai rischi di legge. I nomi sono quelli più conosciuti: Toro e Augusta Assicurazioni, Helvetia, Reale Mutua, Sara Assicurazioni, Milano Assicurazioni, Royal & Sun Alliance. Tutte con condizioni simili: oltre ai requisiti ricordati sopra, normalmente viene richiesta un'età minima ai conducenti (21 o 25 anni) e spesso il divieto di circolare contemporaneamente con più veicoli coperti dalla medesima assicurazione. Talvolta è consentito addirittura un solo conducente; è ovvio che più i vincoli sono limitanti, minore sarà il costo della tariffa, mentre chi desidera le più ampie

libertà dovrà rassegnarsi al pagamento di un premio più alto. Da poco è entrata nel settore anche Axa, tramite la divisione Axa-Art, con un prodotto innovativo: assicura soltanto collezioni di automobili e copre la "proprietà" della collezione stessa con un complesso di garanzie che prevede furto, incendio, grandine e, novità assoluta, la "kasko".



Fax: 0382 - 58 34 14
www.vertuanienrico.com - info@vertuanienrico.com
Restauro integrale e disponibilità ricambi per Citroen
Traction Avant, ID, DS, SM, 2CV, Mehari e derivate

INGLESI

JAGUAR

► *Altra Casa di grandissimo prestigio particolarmente negli anni '50 e '60, la Jaguar ha avuto un notevole passato di innovazione ed eccellenza tecnologica e sportiva. Analogamente a quanto avviene per altre Case inglese, il reperimento dei ricambi non costituisce un problema visto che esistono diversi specialisti in grado di procurare qualsiasi tipo di ricambio relativo a meccanica, impianto elettrico e carrozzeria. Attenzione però che tale ampia disponibilità si fa pagare a caro prezzo visto che le quotazioni sono tra le più elevate in assoluto.*

GMA - PV

Telefono: 0382 - 52 54 29
Fax: 0382 - 52 97 56
www.gmajag.com
Ricambi e accessori di meccanica e carrozzeria per Jaguar E-Type, XK, XJ

MINI

► *Analogamente a numerose vetture inglesi, anche le piccole Mini sono seguite da numerosi appassionati: la parte meccanica, semplice e affidabile, non pone particolari problemi nella revisione e nella messa a punto, al pari degli interni, per i quali non è difficile trovare tutti i ricambi necessari. Particolare attenzione va invece prestata, durante il restauro, alla esatta corrispondenza di tutti i particolari con la versione in fase di restauro, dal momento che durante i quaranta anni di vita della Mini non poche sono state le modifiche alle quali è stata sottoposta.*

Brusa - Il mondo delle Mini - RA

Telefono: 348 - 74 19 838
valbrusa@libero.it
Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutti i tipi di Mini

Mini & Cooper Service - MI

Telefono: 02 - 57 50 41 26
www.minilandcooper.it
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Mini di tutte le epoche.

Palmerspeed Racing - RM

Telefono e Fax: 06 - 85 55 949
Cell: 348 - 93 11 861
www.palmerspeedracing.net
Ricambi di meccanica e di carrozzeria, restauri ed elaborazioni per tutti i modelli dal 1959 al 2000. Ricambi anche per Lotus dal 1958 ad oggi

VARIE INGLESI

Anglo Parts - TV

Telefono: 0422 - 32 15 00
Fax: 0422 - 32 14 70
www.angloparts.com
sales.treviso@angloparts.com
Componenti di carrozzeria e interni

per vetture inglesi dagli anni '50 in poi

Autofficina Il Barco - FI

Telefono: 055 - 01 93 808
Fax: 055 - 01 93 809
autofficinailbarco@libero.it
Restauro e manutenzione di tutte le auto inglesi degli anni '50 e '60

Autovigano - MI

Telefono: 02 - 90 86 947
www.autovigano.it - info@autovigano.it
Rivestimenti e particolari interni per Austin Healey, MG, Triumph TR2 e TR3

Borghi Automobili - MI

Telefono: 02 - 47 40 51
Fax: 02 - 42 22 996
www.borghiautomobili.it - info@borghiautomobili.it
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Morgan

British Classic Parts & Cars - RM

Telefono: 06 - 30 89 56 02
Fax: 06 - 30 89 56 82
www.moss-italia.it - info@moss-italia.it
Componenti meccanici per vetture inglesi

British Racing Green - BS

Telefono: 030 - 77 00 291
Fax: 030 - 77 03 493
brgmoss@libero.it
Ricambi meccanici per vetture inglesi anni '50 e '60

Engine&Audio Devices - LT

Telefono: 06 - 45 42 77 16
Cell: 346 - 7960054
www.jaguarcars.it - dario@jaguarcars.it
Ricambi meccanici per vetture inglesi

Felice Service - NA

Telefono: 081 - 81 86 067
www.feliceservice.com
Ricambi nuovi e usati per tutti i tipi di vetture classiche inglesi

F.lli Morolli - MI

Telefono: 02 - 76 00 39 16
Restauri di meccanica e di impianto elettrico su Mini

Luzzago S.r.l. - BS

Telefono: 030 - 24 11 532
Fax 030 - 24 11 540
www.luzzago.com - info@luzzago.com
Ricambi per tutte le auto d'epoca inglesi e hard-top nuovi e usati

Rob Motor - TO

Telefono: 011 - 40 31 502
Ricambi originali di meccanica e di carrozzeria per vetture inglesi dagli anni '50 a oggi

TEDESCHE

MERCEDES-BENZ

► *Attività svolta direttamente dalla Casa madre, il restauro delle vetture della stella a tre punte può contare su un significativo apporto di Stoccarda, in grado di fornire consulenze e ricambi di tutti i modelli finora prodotti. Alcuni specialisti dispongono però di valide alternative sia per quanto riguarda i costi sia soprattutto per la rapidità e l'efficacia nel-*

la loro fornitura. Anche a livello di consulenza per il restauro è possibile rivolgersi a specialisti privati, compresi i numerosi club diffusi capillarmente sul territorio italiano. In tutti i casi i costi sono elevati.

Route 63 - BI

Telefono: 393 - 3343257
www.route63.altervista.org
route63@yahoo.it
Ricambi per Mercedes-Benz dagli anni '50. Pronta consegna ricambi nuovi e usati; disponibilità copie documentazione originale

Tecning - PD

Telefono: 049 - 87 63 783
Fax: 049 - 87 88 090
www.tecning.com - info@tecning.com
Ricambi e consulenze per restauri di Mercedes-Benz 190 SL

PORSCHE

► *356 e 911: la maggior parte del collezionismo Porsche si concentra su questi due modelli, strettamente imparentati tra loro e, specie il primo, derivati dalle contemporanee Volkswagen Maggiolino. La notevole diffusione delle 356 e delle 911, unita alla buona affidabilità meccanica e alla facilità di reperimento dei ricambi, rendono il restauro di una Porsche non molto difficile. I costi però, già elevati in precedenza, sono aumentati in proporzione con l'enorme rivalutazione che questi modelli hanno avuto negli ultimi dieci anni.*

ATS di Lazzaroni Riccardo - MI

Telefono: 02 - 66 50 10 54
Fax: 02 - 36 55 89 28
www.ats.mi.it - info@ats.mi.it
Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

Autofficina A.C.R. - CO

Telefono: 031 - 70 08 09
Fax: 031 - 70 08 09
www.acr-auto.com
Restauri meccanici per tutte le Porsche

Autofficina Ballabeni - MN

Telefono: 0376 - 38 10 75
ballabeniandreatteam@libero.it
Restauro e messa a punto per Porsche 356

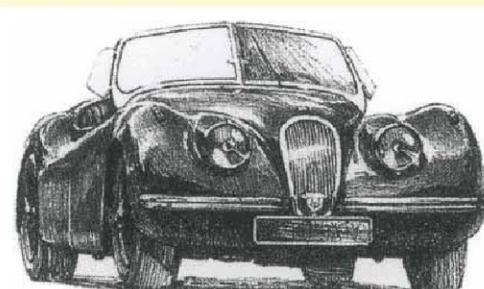
Officina Cocchiaro - CE

Cell: 333 - 68 88 524
Tel: 0823 - 81 01 07
www.restauroporsche.com
Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

Autotecnica

di Claudio Garbolino - TO

Telefono: 011 - 92 44 383
Cell: 348 - 88 07 100



AGENDA D'EPOCA

garbolinoracing@libero.it

Restauro e manutenzione Porsche 911 e 356.
Ricostruzione telai auto da corsa in genere.

Colpani Enrico - BS

Telefono: 030 - 23 02 374

autoripcolpani@gmail.com

Restauri di meccanica e impianto elettrico
per tutte le serie Porsche 356

Vintage Toys - PR

Telefono: 0521 - 30 43 56

Fax: 0521 - 30 46 04

www.vintagetoy.it - info@vintagetoy.it

Ricambi e particolari di carrozzeria e interni per 356

VOLKSWAGEN

► Volkswagen d'epoca significa essenzialmente Maggiolino e sue derivate (anche commerciali) e di conseguenza anche motori raffreddati ad aria, carrozzerie robuste e affidabili e impianti elettrici anche a 6V. Dato l'elevatissimo numero di esemplari prodotti fino a pochi anni fa e la diffusione pressoché mondiale della vettura il reperimento dei ricambi non è un problema, così come la meccanica sulla quale pressoché tutti i meccanici sono in grado di intervenire.

Air Cooled - BZ

Telefono: 0472 - 20 06 06

Fax: 0472 - 20 05 23

www.aircooled.it - plank@aircooled.it

Ricambi meccanici e di carrozzeria per Volkswagen raffreddate ad aria

Bug & Bus Italia - MI

Cell: 334 - 62 28 678

PNEUMATICI: TABELLA DI CONVERSIONE

MISURE VECCHIE - MISURE ATTUALI

	Vecchie misure	Equivalenze odierne
Diametro cerchio: 10"		
	4.80 - 10	145/80-10
	5.20 - 10	145/80-10
Diametro cerchio: 12"		
	4.40 - 12	125/80-12
	4.80 - 12	135/80-12
	5.20 - 12	135/80-12 e 145/80-12
	5.60 - 12	155/80-12
Diametro cerchio: 13"		
	5.60 - 13	155/80-13 e 165/80-13
	5.90 - 13	165/80-13
	6.40 - 13	175/80-13
Diametro cerchio: 14"		
	5.20 - 14	145/80-14 e 155/80-14
	5.60 - 14	155/80-14
	5.90 - 14	165/80-14 e 175/80-14
	6.40 - 14	165/80-14 e 175/80-14
	6.70 - 14	185/80-14
Diametro cerchio: 15"		
	5.20 - 15	145/80-15
	5.60 - 15	155/80-15 e 165/80-15
	5.90 - 15	165/80-15
	6.40 - 15	175/80-15 e 185/80-15
	6.70 - 15	185/80-15
	8.10 - 15	205/80-15

Tel: 039 - 24 50 887

www.bugbus.it - info@bugbus.it

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Maggiolino e derivati commerciali

Volk's House - AO

Fax: 0165 - 18 45 158

info@volkhouse.com - www.volkshouse.com

Accessori e ricambi per tutti i modelli delle serie Maggiolino, Karmann Ghia, Pescaccia e Typ 2

AMERICANE

► *Vistose ed esagerate, le auto americane in Italia e in Europa sono più diffuse di quanto si possa pensare. Si tratta di un collezionismo che punta spesso alla personalizzazione della vettura, peraltro in questo rispettando le reali tendenze americane soprattutto degli anni '50 e '60. Da questo punto di vista il restauro di un'americana non pone particolari problemi, tenendo comunque conto che è importante affidarsi alle mani di uno specialista principalmente per quanto riguarda le revisioni della meccanica, sulla quale non tutti sono in grado di intervenire con competenza ed efficacia.*

Euroamerica - CT

Tel e Fax: 095 - 72 75 166

euroamerica@libe.it

Ricambi originali e accessori per auto americane da inizio secolo a oggi

V8 Tech - VB

Telefono: 347 - 67 70 833

Fax: 0323 - 55 32 66

www.vuottotech.com - topfuel@tiscali.it

Ricambi di carrozzeria e accessori per auto americane dagli anni '30

FUORISTRADA

► Una parte non secondaria del collezionismo automobilistico riguarda le vetture fuoristrada, spesso provenienti da stock militari o addirittura bellici, che interessano numerosi appassionati spesso anche proprio per la loro importanza storica. Non molti i problemi nel restauro di tali vetture, non solo per la grande robustezza e affidabilità della meccanica, ma anche per la semplicità degli allestimenti ovviamente privi di tutto il superfluo e quindi facilmente ripristinabili allo stato di origine.

Aylmer Motors Italiana - PC

Telefono: 0523 - 24 41 11

Fax: 0523 - 94 58 84

www.aylmermotors.com - info@aylmeres.it

Ricambi meccanici e di carrozzeria per tutti i modelli Land Rover dagli anni '50 a oggi

Centro Lariano Fuoristrada - CO

Telefono: 031 - 93 36 63

Fax: 031 - 35 30 453

www.centrolarianofuoristrada.it

clfspinardi@libero.it

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Jeep militari, Land Rover, Fiat Campagnola e Alfa Romeo Matta

Giuseppe Turi - BO

Telefono: 051 - 38 48 31

www.ricambijeep.com - turi@ricambijeep.com

Jeep e Alfa Romeo Matta e Fiat Campagnola

GLI SPECIALISTI

PNEUMATICI

Area Gomme - CN

Tel. 338 - 67.19.654

www.areagomme.com

Flli Rossi Pneumatici - BO

Tel. 051 - 35.99.09

www.fllirossi-tyre.com

Musso Maria - TO

Tel. 011 - 85.20.19

www.mussogomme.it

Nori Gomme - VI

Tel. 0424 - 50.21.62

www.norigomme.it

MECCANICA, CARROZZERIA ACCESSORI, COMPONENTI ELETTRICI

Alessandro Balestra - RO

Telefono: 335 - 66 31 415

Volanti d'epoca, documentazione, libri e riviste

Autorettifiche Fumagalli - MI

Telefono: 0363 - 64 479

Rettifiche motori di ogni epoca

Brandoli Egidio - MO

Telefono: 059 - 53 07 48

Fax: 059 - 53 07 76

www.brandoli.it - info@brandoli.it
Battilastra e restauri

Carrozzeria Gran Torino - TO

Telefono: 011 - 98 09 498

www.carrozzeriagrantorino.com

Riparazioni e restauri completi

Carrozzeria K2000 - BI

Telefono: 015 - 75 61 76

dalupato@tin.it

Restauri conservativi e integrali

Casa del Freno - TN

Telefono: 0461 - 82 24 25

www.casadelfreno.it

Revisione e ricostruzione impianti frenanti di qualsiasi tipo

Co.Mesrl - MB

Telefono: 039 - 20 11 904

Fax: 039 - 20 11 846

www.comesrl.com - info@comesrl.com

Frizioni di qualità

Cromatura Elia - LO

Telefono: 0371 - 42 71 78

www.cromaturaelia.it

cromaturaelia@tiscalinet.it

Cromatura di tutti i particolari interni ed esterni

Cromatura Petranzan - PD

Telefono: 049 - 63 05 25

www.cromaturapetranzan.it

info@cromaturapetranzan.it



Cromatura di tutti i metalli, scromatura elettrolitica

Emilio Galbiati Automobili - LC

Telefono: 039-9204612

www.galbiatiautomobili.it

galbiati.automobili@gmail.com

Restauro totale o parziale di auto di prestigio e auto da collezione

Franco Rodighiero - VI

Telefono: 0445 - 52 64 60
elettrautofranco@virgilio.it

Revisione componenti elettrici auto anteguerra e fuoriserie. Ricostruzione pomelleria e strumentazione

G.A. Restauri - MO

Telefono e fax: 059 - 31 39 15
www.garestauri.modena.yolasite.com
garestauriauto@gmail.com

Restauri

Galvanica Cromatura - CR

www.galvanica-spino.it
info@galvanica-spino.it
Pulizia e trattamento di qualsiasi tipo di metallo

Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50
gambettimario@libero.it

Cuscinetti per tutte le applicazioni su vetture d'epoca e sportive

Geri Casini - FI

Telefono: 055 - 42 15 6023
Cellulare 339 - 34 70 923
Manutenzione e rigenerazione fari e parabole

Ilano Raniero - TO

Telefono: 011 - 90 02 086
restauroautoepoca.blogspot.it
ivano.raniero@libero.it
Scoccaio, restauro legno auto d'epoca

La Cromatura Barcella - BG

Telefono: 035 - 52 52 15
claudio.barcella@alice.it
Cromature di tutti i particolari interni ed esterni

Lanzoni Carburatori - VR

Telefono: 335 - 84 11 601
www.lanzonicarburatori.com
Revisione e preparazione carburatori e impianti iniezione, carburatori Weber, preparazione motori

Luigi Scarazzai - VR

Telefono: 045 - 63 05 562
www.scarazzai.com - sales@scarazzai.com
Produzione vetri e cristalli per auto d'epoca

Marietti Cars Garage - MI

Telefono: 034 - 65 12 389
www.marietticarsgarage.it
info@marietticarsgarage.it
Car detailing

Minilite Italia - BS

Cell: 335 - 66 21 137
www.minilite.it - info@minilite.it

www.rtautotappezzeria.com
Interni per auto storiche, riparazione sottotetti, volanti e capotes.

TRASPORTI E SERVIZI VARI

Assiservice - CN

Telefono: 0173-283587
www.assi-service.net - info@assi-service.net
Assicurazione autovetture e motocicli di interesse storico in tariffa agevolata a partire da 20 anni di età

Cuttica - GE

Telefono: 345 - 29 42 435
www.cuttica.com
Spedizione via mare veicoli e assistenza all'importazione

Del Corona & Scardigli - MI

Telefono: 02 - 75 60 914
Trasporto e importazione veicoli

Gilena - BS

Telefono: 030 - 37 76 786
www.gilena.it
Libri auto e moto, edizioni internazionali

Turatello - PD

Telefono: 049 - 90 70 126
www.turatello.it
Produzione e vendita di carrelli per trasporto veicoli

CONSULENZE E PERIZIE

Giuseppe Cagnani

Cell. 335 - 61 36 734
beppebenz@libero.it
Perito esperto auto d'epoca, specializzato in infortunistica stradale; perizie valutative post restauro, conservative per auto d'epoca. Iscritto all'albo del Tribunale di Milano n. 11913.

Giancarlo Catarsi

Cell. 328 - 73 25 699
giancarlocatarsi@live.it
Consulente Tecnico del Tribunale di Pisa, Perito della CCIAA di Pisa iscritto al Ruolo al n. 235. Disponibile per perizie su vetture di interesse storico e collezionistico ad uso assicurativo, giudiziale, ereditario.

Vittorio Falzoni Gallerani

Cell. 348 - 85 43 652
Consulente Tecnico del Tribunale di Ferrara, iscritto all'Albo al n. 821 e Perito della CCIA di Ferrara iscritta al Ruolo al n. 123. Disponibile per perizie su vetture di interesse storico e collezionistico ad uso assicurativo, giudiziale, ereditario. Anche intere collezioni.

Sergio Puttini

Telefono: 02 - 48 91 21 79
Cell: 360 - 22 44 94
Consulente Tecnico del Tribunale di Milano, iscritto all'Albo al n. 6474 e Perito della CCIA di Milano iscritto al Ruolo al n. 30-00001382. Collegio Lombardo Periti Esperti Consulenti matricola n. 4756. Perito d'arte veicoli d'epoca. Disponibile per perizie su veicoli d'epoca e amatoriali.

L'EFFICIENZA FRENANTE PUÒ RIDURSI FINO AD ANNULLARSI ANCHE SOLTANTO CON IL NON USO. ECCO COME RIPORTARE IN PIENA ATTIVITÀ L'IMPIANTO DELLA VOSTRA STORICA

DI JONNY PORCU



La revisione delle pinze freno

Vi siete mai chiesti cosa c'è dentro le pinze dei freni della vostra storica? Avete immaginato cosa può essere capitato all'interno del vostro impianto frenante in tanti anni di funzionamento? Le risposte sono tre: usura, sporcizia e ossidazione! L'impianto frenante di un'automobile è

soggetto a continui cambi di temperatura. Dal freddo del garage alle temperature roventi create dall'attrito delle pastiglie sui dischi. Questi continui sbalzi termici deteriorano le parti che compongono il sistema e soprattutto trasformano l'olio dei freni in un "gel" che accelera il processo di degrado.

Quindi, la prima mossa indispensabile da fare è eliminare tutto l'olio vecchio e sostituirlo con olio freni nuovo (tipo DOT3 o DOT4).

Ma se la situazione è più grave allora bisogna intervenire in maniera approfondita. Questa volta usiamo come cavia la mia Fiat 125 Pick-up Antincendio, ex servizio Vigili del Fuoco della Michelin di Torino.

Come tutte le 125, ha l'impianto con quattro freni a disco: sulle pinze posteriori agisce anche il freno a mano. L'auto aveva i freni bloccati, quindi fin da subito è stato necessario asportare le pastiglie dei freni, onde permettere lo spostamento della vettura dopo l'acquisto.



Come prima sorpresa ci troviamo un cilindretto freni anteriore completamente bloccato (7). La ragione per cui la macchina non camminava era la quantità enorme di ossido di ruggine visibile dopo l'asportazione del gommino parapolvere (8-9), sommato a ossido tipico dell'alluminio (il materiale di cui è fatta la pinza) e infiltrazioni di acqua, ferodo e fango durante la vita della vettura. L'ossido lo asporteremo a mano usando un vecchio cacciavite piccolo piegato quasi ad angolo retto (10) che sarà utile per "scavare" le zone dove l'ossido si concentra impedendo il movimento del cilindro. In condizioni normali con pinze non bloccate è sufficiente mandare aria compressa a 10 bar dentro il foro di ingresso dell'olio dal flessibile freni. L'aria pressa dietro il cilindro e fa fuoriuscire il cilindro dal suo alloggiamento. Nel caso di pinze bloccate, spesso si deve aiutare il cilindro facendolo girare su se stesso con una giratubi da idraulico (*pagina seguente*), dopo aver versato dello sbloccante spray in modo da agevolare la rotazione. Quando il cilindro si è sbloccato dovrebbe essere sufficiente estrarlo con l'aria. Diversamente bisogna continuare a farlo ruotare e contemporaneamente spingere lateralmente la giratubi per agevolare l'estrazione.



Con l'auto in cortile (in alto a sinistra), abbiamo smontato le pinze freni (foto 1) rimuovendo in prima battuta la pinza dalla sua flangia fissa al fusello ruota (2) asportando prima il fermo del raccordo del tubo freno (3) e poi il relativo bullone (4), poi le coppiglie di fermo (5) dei pattini scorrevoli superiori e inferiori che permettono alla pinza di aprire e chiudersi sotto la pressione idraulica del cilindro freno. Si tolgono le vecchie pastiglie (è sempre bene sostituirle...) e si mette la pinza ormai disconnessa sul banco e le si toglie la molla di spinta che la tiene contro i pattini scorrevoli (6).



Nella foto (11) il foro di ingresso dell'olio nella pinza: si vede sulla destra il cilindro (pistoncino) fuoriuscito, visibile in primo piano nella foto (12) dopo essere stato estraotto anche con l'aiuto della giratubi. In (13) la sede del cilindro: l'uso di un buon spray sbloccante è quasi sempre necessario in questi casi.





Lo stesso trattamento va riservato alle pinze posteriori (14), che si asportano dal ponte allo stesso modo di quelle anteriori, ma si aggiunge la corda del freno a mano che va scalettata dal braccetto di comando della pinza.

In questo caso il cilindretto ha un perno centrale filettato. Quindi qui è sempre indispensabile svitare il cilindro per estrarlo. Il perno centrale è semovente ed è comandato da una camma presente nel braccetto



di comando nella zona posteriore della pinza (15), mosso dalla trazione della corda del freno a mano. Il cilindro quindi è filettato al suo interno e questa filettatura serve a dare un'ulteriore regolazione della distanza delle pastiglie sul disco (16-17). Quando l'usura aumenta basta svitare di mezzo giro o un giro completo il cilindretto per riportare le pastiglie in condizioni di distanza ideale dal disco (e quindi anche la tenuta massima del freno a mano).



Dopo aver sgrossato le pinze pulendole sotto la mola a spazzola (18), con il nostro "cacciavite curvo" andiamo a rimuovere l'anello di tenuta pressione (19), l'elemento che determina la tenuta alla pressione del sistema frenante: se è usurato, il liquido esce dal circuito. Nella foto (20) è visibile il confronto tra anello di tenuta vecchio e nuovo.



Alle pinze posteriori va fatta un'operazione che molti meccanici non fanno: smontare il perno filettato dal suo alloggiamento per cambiare l'O-ring (anello in gomma) di tenuta olio. Per far ciò è necessario togliere il riparo in gomma della pinza (21-22) e chiudere la pinza nella morsa il tanto necessario da vincere la forza delle molle a scodella del braccetto di comando. In questa maniera si può sfilare il perno del braccetto (23; attenzione ai due rasamenti di acciaio ai lati del braccetto!), e quindi levare il braccetto stesso (24). Attenzione al cuscinetto a rulli presente dentro il braccetto (25). Nel caso di queste pinze, la camma che spinge il perno filettato è solidale al braccetto (26). Nel tipo successivo, (124 Coupé, X1/9, 125 II serie...) c'è una mezzaluna di acciaio che si incassa in due gole: una sul braccetto, l'altra sul perno. Adesso è sufficiente spingere il perno dall'interno dell'alloggiamento del cilindro verso l'esterno e potremo estrarlo completo delle molle (27-28; attenzione al senso in cui sono montate...).



Col perno filettato in mano potremo eliminare il vecchio O-ring, sfruttando sempre il cacciavite modificato (29). Lo estraiamo, passiamo della carta-vetro grana 1000 sul perno e gli montiamo un nuovo O-ring, ma solo dopo aver spalmato tutto di grasso per assemblaggio freni (30; consigliato il grasso ATE specifico per cilindretti freno).



Per quanto riguarda i corpi pinza in alluminio, prima dovremo ripulirli di tutte le scorie e mordie, aiutandoci con il nostro cacciavito tuttofare a "scavare" nelle sedi dove si infilano gli anelli di tenuta pressione. Le sedi (31) vanno pulite perfettamente, altrimenti i nuovi anelli non entrano a dovere e impediscono al cilindretto di entrare al suo posto. Dopodiché, si mette tutto in sabbiatricce e si riporta l'alluminio al suo antico splendore (32-33).



Una volta che le pinze sono sabbiate, si soffiano adeguatamente con aria compressa per eliminare eventuali residui di sabbiatricce a microsfere di vetro (grana fine). Poi si cospargono i pozzetti dei cilindretti (34) con grasso ATE e si inizia a riposizionare gli anelli di tenuta. Anteriormente è sufficiente montare un anello, ungere con grasso il cilindro e spingerlo al suo posto e montare l'anello parapolvere esterno (35; mandando bene in sede il labbro col famoso cacciavite).

Al posteriore è necessario reinfiltrare il perno filettato (36), la molla a scodella (37), il braccetto di comando all'inverso dello smontaggio. Poi si procede alla posa dell'anello di tenuta, al cilindretto (che adesso potremo avvitare/svitare con un normale cacciavite grande, 38) e infine l'anello parapolvere (39-40). Non resta che sostituire i flessibili freno in gomma, rimontare le pinze al loro posto e sostituire le pastiglie, eventualmente i dischi, spurgare il circuito dei freni e godersi una frenata prima sconosciuta. A destra, gli attrezzi usati: la giratubi, il cacciavite "artigianale" e la pasta ATE specifica per cilindretti freno.





La malattia delle corse

Una piccola ma affermata realtà ha portato in Brianza un pezzo d'Inghilterra. Due giovani italiani l'hanno creata mettendo a frutto le rispettive esperienze nel Regno Unito

TESTO E FOTO DI FRANCESCO PELIZZARI

Riparbelli e Spaggiari sono due malati di automobili. E di corse. Tutto d'epoca, naturalmente. Sono anche la "R" e la "S" di RS Historics, piccola ma valente struttura posizionata in Brianza, non lontano dall'autodromo di Monza, ma con il cuore e i gangli neuronali in Inghilterra. E, più in generale, in Europa. Non per motivi di spocchia, ma per il semplice fatto che entrambi in Inghilterra, e poi in Europa, sono piuttosto conosciuti e ci hanno speso un po' del loro tempo.

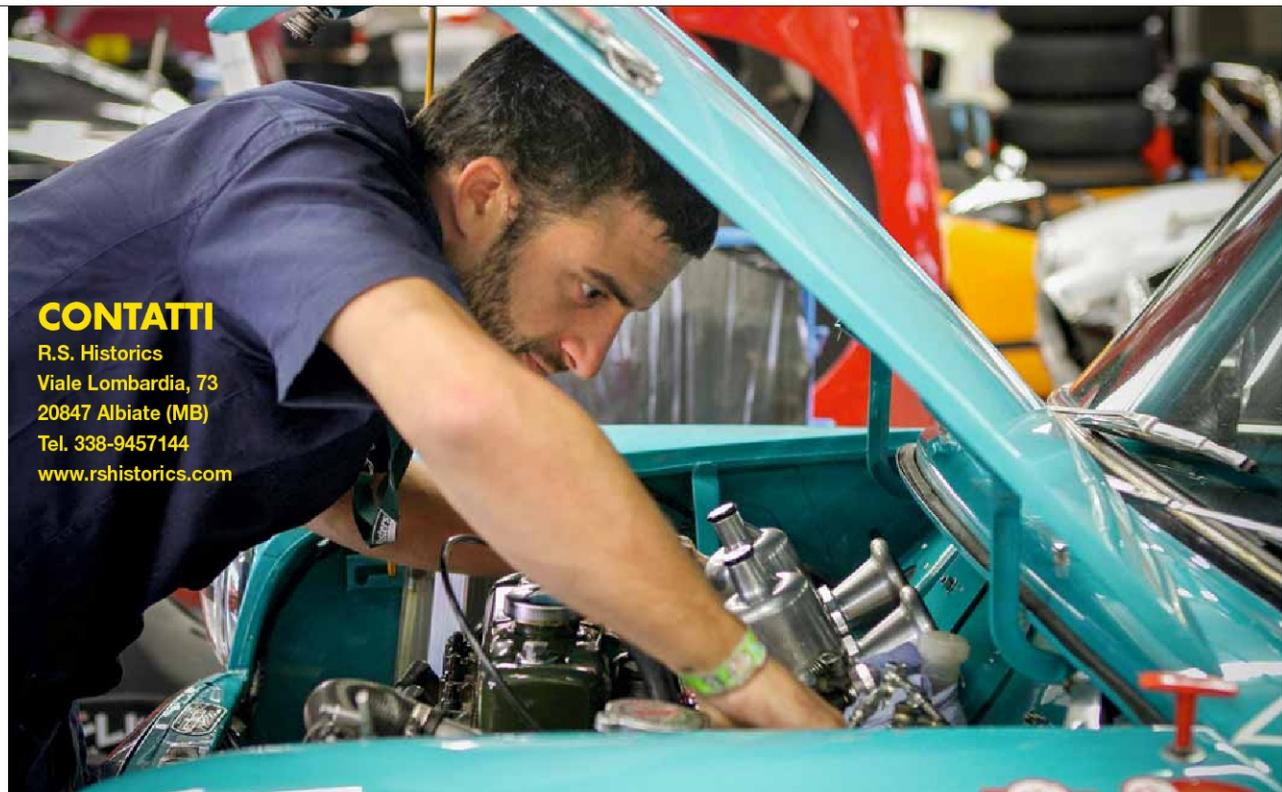
Il primo, Davide Riparbelli, nella per lui meravigliosa e amorevole Albione ci andava a 13 anni, da solo, a imparare la lingua. Quello che per lui era il mese più bello delle vacanze, non era però soltan-

to di studio. Non soltanto dell'idioma, perlomeno: perché lui andava a studiare meccanica da Simon Hadfield, uno dei "guru" dell'automobilismo da corsa vintage. E la cosa si è ripetuta per 10 anni, di cui gli ultimi quattro, terminato il liceo, per intiero. Una sorta di università. Così, «oltre alla lingua e alla meccanica -racconta Davide-, ho co-

GARAGISTI

In apertura, l'interno della sede di RS Historics. Si respira un'atmosfera da garage inglese anni '60. Sotto, con il giubbetto blu Davide Riparbelli (appoggiato all'auto) e Andrea Spaggiari con una Mini curata da loro.



**CONTATTI**

R.S. Historics
Viale Lombardia, 73
20847 Albiate (MB)
Tel. 338-9457144
www.rshistorics.com

**CAMBIO ZF**

Sopra, Riparbella al lavoro... dentro il cofano della Mini di Stortoni. A sinistra, la Lotus 21 di F1 e il suo cambio ZF (con il tubo di sfato) di fianco allo Hewland "universale". Sotto, Riparbella mostra il sedile della Lotus 21, su cui si sedette nientemeno che Jim Clark. La "21" è stata la prima Lotus a vincere un GP iridato.

nosciuto tutti i principali specialisti inglesi che lavorano su telai, motori e cambi delle più belle auto da corsa della storia. È diventata la mia vita». Tanto da voler aprire un proprio team, una volta tornato in Italia. Cosa che ha fatto a seguito dell'incontro con Enrico Spaggiari.

Quest'ultimo, veronese, ha seguito per molti versi un percorso simile. Contagiato della passione per le corse dal padre, a 16 anni va a fare il garzone niente meno al Classic Team Lotus. Alterna lo studio alle corse e si laurea in ingegneria meccanica, ma il suo virus non prevede soltanto di lavorare sulle automobili, ma anche di guiderle. Proprietario, dall'età di 21 anni, di una splendida Ford Mustang da corsa (con cui ancora lo scorso anno ha vinto a Digione), nel 2011

ha addirittura centrato la vittoria nell'Historic Grand Prix Cars Association, campionato europeo dedicato alle F1 pre-66, al volante di una Cooper T53 del 1960 con la quale ha più volte sconfitto i piloti inglesi a casa loro. Conquistando così il loro eterno rispetto.

Garage

Purtroppo le corse costano e il sogno di fare il pilota a tempo pieno è rimasto nel cassetto. Ma qualche soddisfazione Enrico se la toglie sempre e nel frattempo ha aggiunto al suo lavoro quotidiano anche la società con Davide, creando la RS Historics che in breve, grazie alle rispettive conoscenze ma soprattutto alla riconosciuta competenza, si è guadagnata la fiducia di importanti collezionisti e piloti, italiani e no. Nella loro attività





di assistenza in pista, che si accompagna a quella di restauro, i due ragazzi di RS Historics sono spesso chiamati anche dai team stranieri a collaborare nelle trasferte più impegnative. Silverstone, Spa o il Nürburgring li vedono protagonisti nei box e in pista con le auto seguite da loro, direttamente o per conto terzi.

«Quello appena concluso è stato il terzo anno di attività -spiega Riparbelli- e il primo nel quale essa ha prodotto reddito». Si può considerare un ottimo risultato, di questi tempi. L'officina di Albiate (Monza Brianza), ha lo stile dei "garage" inglesi anni '50 e '60: non molto grande, è un tipico ex-laboratorio in un cortile lombardo, con le travi a vista al soffitto e grandi finestre. All'interno vi regna il "caos studiato" tipico delle officine nelle quali si lavora con passione. C'è tutto quello che serve per lavorare sulle auto «ma non sui motori - dichiarano all'unisono Riparbelli e Spaggiari-: preferiamo non fare confusione e chiarire subito con il cliente che la parte relativa al propulsore la deleghiamo all'esterno. Il motivo è semplice: tra Inghilterra e Italia ci sono quasi tutti i motoristi migliori, che dispongono delle attrezzature che noi non ci possiamo permettere e

delle conoscenze adeguate a preparare motori da corsa. Se ci impegnassimo noi in tal senso costerebbe di più e il risultato non sarebbe altrettanto buono».

A tutto tondo

Mentre scriviamo i due sono alle prese con la definizione del programma di partecipazioni per il 2016, che nel momento in cui questo numero di Automobilismo d'Epoca sarà in edicola dovrebbe essere definito. Oltre all'Alfa Romeo Spider di Davide («è un po', in attesa di restauro; da quando l'ho comprata, l'ho messa sui cavalletti pensando di sistemarla nei tempi morti, ma quei tempi non sono mai arrivati...»), al momento in lavorazione ci sono una Lotus 21 (la stessa comparsa su Automobilismo d'Epoca n. 93), una De San-

ALFA 182
In alto, il telaio della Alfa Romeo 182 di Formula 1 e al centro alcuni pezzi raggruppati ordinatamente. Sopra, Riparbelli e Enrico Spaggiari, pilota spesso vincente (a sinistra in azione sulla Cooper T53 con cui ha vinto il campionato delle F1 pre-'66). A fianco, memorabilia della RS Historics insieme a letture interessanti...

ctis Sport e un'Alfa Romeo 182 di Formula 1, di cui abbiamo potuto apprezzare la scocca in carbonio e la posizione incredibilmente avanzata del pilota. Più una interessantissima De Tomaso-Alfa Romeo di F1 (1500 cc), che avrà bisogno di un lavoro piuttosto lungo.

Oltre a restauro, manutenzione e gestione in pista delle auto, la RS Historics offre tutti i servizi che possono essere connessi: dalla preparazione per le corse al trasporto in pista, dal rimessaggio alla fornitura di ricambi e minuteria, fino all'organizzazione di test e tutorial nei quali, sfruttando l'esperienza di Enrico Spaggiari, il pilota meno esperto o neofita può avere importanti consigli di guida e fare conoscenza con la tecnica richiesta in pista prima di partecipare eventualmente alle gare con la sua "storica".

Signora si nasce

Linea classica e piacevole, qualità e prestazioni, immagine forte anche con il motore più piccolo. La Serie 3 di vent'anni fa era già "moderna"

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLARI





RENDIMENTO

La Serie 3 E36 è una sobria berlina sportiva, con i montanti inclinati, il frontale penetrante e la coda tronca. L'ottima aerodinamica favorisce il rendimento: buone prestazioni e consumo ridotto. A fianco, l'evoluzione dei frontali della Serie 3: da sinistra la E21, la E30 e la E36. A destra, Luigi Piantanida con la sua 316i.



Resistere in tempi di crisi si può. Basta avere una strategia vincente, come ha fatto BMW nei primi anni '90, quando l'Europa era stata colpita da una forte crisi valutaria indotta dalla speculazione e il Marco tedesco aveva subito forti rialzi. La Casa di Monaco di Baviera aveva le idee chiare: tenere basso il livello di produzione al di sotto del quale l'azienda produce in perdita, così da poter sopportare improvvisi cali di fatturato. Ciò richiedeva anzitutto una razionalizzazione della produzione. La Serie 3 di BMW ne è un esempio: un solo pianale per la ber-

lina 4 porte, la coupé 2 porte, la cabrio, la station wagon e pure la Compact a due volumi e mezzo. L'altro caposaldo su cui faceva leva BMW era la qualità del prodotto: una reputazione acquisita negli anni in termini di sportività, abbinata all'apprezzata tradizione della trazione posteriore, nonostante il mercato delle medie si fosse ormai orientato da tempo verso la trazione anteriore. A volte, quando ci sono certi presupposti, remare contro corrente paga. Così la Casa tedesca riuscì a restare competitiva pur con una gamma di fascia medio-alta. La conquista di



mercati esteri importanti come quello americano era poi garantita attraverso la produzione in loco, ciò consentiva di vincere le difficoltà di esportazione dovute al Marco troppo forte. Nel complesso, la strategia perseguita da BMW si rivelò vincente, tanto da far restare in utile la Casa di Monaco di Baviera anche durante la "crisi" del 1993.

Aerodinamica

La 316i berlina è la versione d'attacco della BMW anni '90, terza generazione della Serie 3, identificata da BMW con la sigla E36: una berlina a tre volumi disegnata da Claus Luthe, di segmento medio-alto, dalla linea sportiva con coda alta e frontale penetrante. La cura aerodinamica è evidente anche nei particolari, come la carenatura dei fari anteriori. Le prestazioni sono soddisfacenti anche in cilindrata 1.6, la più piccola disponibile, grazie in particolare all'ottimo Cx (di 0,29) che le consente di superare i 190 km/h, mentre confort e tenuta di strada sono degne del marchio Bavarese. La 316i vanta un'affidabilità elevata, perché beneficia della stessa tecnologia adottata dalle versioni più potenti. Insomma ci sono i presupposti per raggiungere un buon successo commerciale, come in effetti avverrà. Inoltre, per i più esigenti la Casa mette a disposizione le cilindrate superiori, a cominciare dal 1800 cc (318i), e i motori bialbero a quattro valvole per cilindro, capaci di aumentare sensibilmente le prestazioni.

La 316i in cilindrata 1.6 debutta nella primavera del 1991. Costa 28.900.000 lire sia con catalizzatore sia senza: qualche milione meno della omologa Mercedes 190 1.8, ma ben quattro milioni in più di un'Alfa Romeo 75 catalizzata 1.6. E negli anni successivi il divario crescerà, tanto che nel 1993 la BMW 316i arriverà a costare più di un'Alfa Romeo 155 2.0 Twin Spark. Le qualità consentiranno comunque alla vettura di reggere la concorrenza. Sempre nel '93 compare la versione "Europa", dall'allestimento semplificato e un milione in meno.

Il 1.6 monoalbero in testa otto valvole a iniezione della 316i ha 100 CV in versione catalizzata, che nell'agosto '93 saliranno a 102, con la velocità che passerà da 191 a 195 km/h. Migliora pure l'accelerazione (0-100 km/h in 12"7), mentre i consumi restano contenuti. La manovrabilità del cambio e i rapporti azzeccati permettono una guida



ECONOMETRO

In alto, il volante è comodo da impugnare ma non è regolabile. L'air bag è di serie lato guida, a richiesta per il passeggero. Qui sopra, la strumentazione chiara, ben leggibile e completa: c'è anche, all'interno del contagiri, l'econometro, che misura il consumo di benzina in litri per 100 km. Sotto, i sedili regolabili anche in altezza, originali e in buono stato.



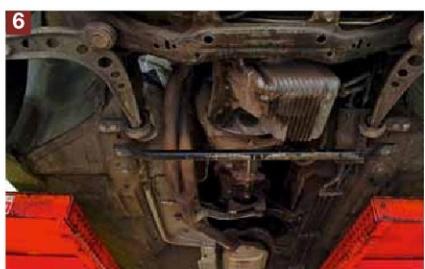
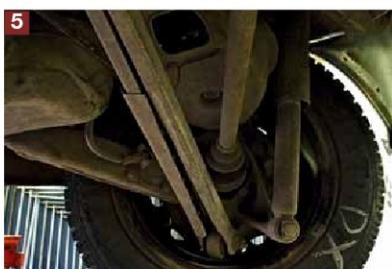
da agevole in tutte le condizioni. L'impianto frenante è misto, dischi ventilati all'avantreno e tamburi dietro, con ABS.

Un'innovazione importante per la Serie 3 riguarda le sospensioni: se all'anteriore c'è il classico schema McPherson, al posteriore troviamo lo schema Z-link multi braccio

(uno longitudinale e due trasversali sovrapposti) ereditato dalla roadster Z1. Una dotazione di alto livello per una berlina media, che sarà poi impiegata anche sulle moderne vetture premium. Unito a un'ottima distribuzione del peso, conferiva alla 316i una tenuta di strada di prim'ordine.

MULTI-LINK AL POSTERIORE

Sotto: il bagagliaio (foto 1) è abbastanza ampio; sotto il cofano c'è la cassetta porta attrezzi chiusa da una vite a galletto (2); la ruota di scorta si trova sotto il piano di carico (3). Per la durata dei semiasse (4) è importante verificare che le cuffie rimangano integre, in modo da tenere lubrificato il meccanismo. La sospensione posteriore è una sorta di "multi-link" (5): un braccio longitudinale abbinato a due bracci trasversali per ogni ruota motrice; il sottoscocca (6) è curato anche da un punto di vista aerodinamico, secondo criteri di canalizzazione dell'aria.

**Ha il climatizzatore**

La 316i fotografata è del gennaio 1994, di proprietà di Luigi Piantanida, anni 74, residente a Magnago in provincia di Milano, zona Malpensa, cittadina ricca di piccoli e medi imprenditori, terreno fertile per le vetture bavaresi. Ai tempi, qui, le 316i erano di casa. Il nostro si è tolto la soddisfazione di comprarla nove anni fa, l'auto è stata ben tenuta e usata con parsimonia dal precedente proprietario: ha meno di 100mila km all'attivo. La dotazione di serie (air-bag lato guida, comando elettrico del retrovisore e alzacristalli elettrici anteriori) è arricchita qui dal climatizzatore, optional a pagamento; l'elenco di accessori a richiesta comprendeva anche, tra gli altri, l'airbag lato passeggero, gli alzacristalli elettrici posteriori, il cambio automatico elettronico a 4 rapporti, il differenziale autobloccante, i cerchi in lega, la selleria in pelle, i fendinebbia.

Della sua 316i Piantanida apprezza soprattutto l'eleganza e le prestazioni velocistiche. È facile da guidare grazie al servosterzo, tanto che anche la moglie non disdegna di guidarla. Piantanida è iscritto al G.A.M.S, noto club di veicoli storici di Galgarate. Al momento di concludere l'acquisto della BMW, Piantanida si è accorto che la sua 316i era appartenuta a Sergio Pinza



di Lonate Pozzolo (VA), campione di motociclismo degli anni '50. Vista la provenienza, l'auto non poteva che essere in ottime condizioni: infatti, i lavori meccanici fatti in questi nove anni sono stati minimi. A parte l'ordinaria manutenzione, il proprietario ha dovuto soltanto sostituire il blocchetto di accensione: il guasto è capitato di recente, dopo ben 22 anni d'uso, e il ricambio è stato recuperato in Germania. Il costo dell'operazione è stato di circa 150 euro, più tre set-

timane di attesa. Un altro guasto aveva interessato l'impianto di raffreddamento, facilmente riparato. Nel complesso, a detta di Giuseppe Giordano, il meccanico che ha seguito l'auto in questi anni, la 316i è una vettura affidabile e di semplice manutenzione. Ai tempi, ci dice, c'erano diversi suoi clienti che l'avevano e ricorda che quest'auto non dava nessun problema particolare. A patto, ovviamente, di fare la manutenzione periodica.

Scheda tecnica

BMW 316i (1993 - 1994)

Motore Tipo: M43B16 Anteriore longitudinale, inclinato a destra di 15°; 4 cilindri in linea, alesaggio 84 mm, corsa 72 mm, cilindrata 1596 cc, rapporto di compressione 9,7:1, potenza 102 Cv a 5500 giri, coppia 15,3 kgm a 3900 giri; distribuzione monoalbero in testa, 2 valvole per cilindro. Iniezione elettronica multipoint Bosch Lubrificazione forzata con filtro a cartuccia. Raffreddamento a liquido a circolazione forzata. Impianto elettrico 12 V, batteria 46 Ah, alternatore 70 A. **Trasmissione** Trazione posteriore. Frizione monodisco a secco, comanda idraulico. Cambio a 5 marce + RM, comando a leva centrale. Rapporti di trasmissione: I 4,23; II 2,52; III 1,67; IV 1,22; V 1,00; RM 4,04. Coppia conica ipoide, finale 3,38:1 (cambio automatico elettronico a 4 rapporti: I 2,4; II 1,47; III 1; IV 0,72; RM 2; finale 4,45:1). Pneumatici 185/65 R15 con cerchi in acciaio 6Jx15" (in alternativa pneumatici 205/60 R15 o 225/55 R15), cerchi in acciaio 6,5 J x 15" H2 oppure in lega leggera 7J x 15" H2. **Corpo vettura** Berlina 5 posti e 4 porte. Sospensioni a ruote indipendenti, molle elicoidali, ammortizzatori oleopneumatici e barre antirollio; avanreno MacPherson con braccio trasversale e montante telescopico, barra stabilizzatrice; retroreno con braccio longitudinale, braccio trasversale, biella trasversale. Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, ABS. Sterzo a cremagliera con servosterzo. Capacità serbatoio 65 litri. **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.700. Carreggiante ant/post 1.418/1.431. Lunghezza 4.433. Larghezza 1.698. Altezza 1.393. Peso in ordine di marcia 1.190 kg.

Prestazioni dichiarate Velocità massima 195 km/h. Accelerazione 0-100 km/h 12,7"



TANTA PRATICITÀ, TRANNE PER LE CANDELE

Il vano motore (1) è occupato interamente dal monoalbero in testa BMW e dai suoi accessori. Lo spazio per lavorare comunque è sufficiente e i punti di manutenzione sono accessibili. Il meccanico ci mostra la facilità con cui si esegue il controllo del livello dell'olio (2), del liquido refrigerante (3) e del rabbocco dell'olio dal vano motore (4). In (5) la sede del filtro dell'aria: tutto è a portata di mano, all'insegna della praticità. Riguardo al filtro olio (6), si cambia comodamente dal vano motore, ma non c'è la solita cartuccia da avvitare: nella 316 si usa il filtro a immersione, in (7) il contenitore dove va collocato. Ovviamente per poter svitare il tappo e scaricare l'olio (8) bisogna sollevare l'auto sul ponte. A causa dell'inclinazione del motore (9), le candele rimangono nascoste sotto la testa, in posizione poco comoda (10). Alla sinistra del vano motore, lato guida, c'è la scatola dei fusibili (11, in foto è stato tolto il coperchio).

CAR OUTLET

VENDITA ASSISTENZA

24064 Grumello del Monte (BG)
via Roma 158
tel. 035 830800
fax 035 8356648
info@silvauto.it

SHOW ROOM ESPOSITIVO

24126 Bergamo (BG)
(Zona Malpensata)
Via Luigi Luzzatti
infobg@silvauto.it

SHOW ROOM e VENDITA

10024 Moncalieri (TO)
Strada Genova 299
tel. 011 6470370
fax 011 6470112
info@silvauto.it

PRESENTI AUTOMOTRETRO'
PAD. 2 (Torino, LINGOTTO FIERE)
dal 12 al 14 febbraio

Qualità, servizio, convenienza:
la nostra marcia in più!

FILO DIRETTO 348.5503882**ACQUISTIAMO IN CONTANTI AUTO USATE, SUPERCAR, D'EPOCA, DI PRESTIGIO E INTERE COLLEZIONI, PAGAMENTO E PASSAGGIO IMMEDIATI**

MERCEDES BENZ 280 SL PAGODA W 113, autoradio BECKER EUROPA originale, parabrezza originale a fascia verde, Hazard, frangivento, targhe (ROMA F4...) e documenti originali dell'epoca

HARD TOP – ISCRITA E OMOMOGATA ASI 3^ GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI CONSERVATA PERFETTAMENTE.



LANCIA FLAMINIA GT CONVERTIBILE TOURING SUPERLEGGERA, 07/1960, interni e pannelli in pelle bordeaux, uscita dagli stabilimenti Lancia di Chivasso (TO) con targhe e documenti originali (TO 33...)

RESTAURO TOTALE E MANIACALE PERCORSI SOLO 2.000KM DA FINE RESTAURO



LANCIA AURELIA B24 S SPIDER AMERICA, 04/1955, conservata in modo maniacale, italiana da sempre, appartenuta per 40 anni ad un unico proprietario, targhe e documenti originali.

OMOLOGATA ASI 3^ GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI. RARISSIMA



ALFA ROMEO GIULIA 1600 SS TIPO 101.21, 12/1963, conservata in modo maniacale, targhe (TO 58...), documenti, libretto uso e manutenzione, e libretto di servizio originali, appartenuta ad un unico proprietario per 37 anni, disponibile certificato Alfa Romeo attestante l'originalità della vettura.

ISCRITA ASI – MATCHING NUMBERS



PORSCHE 911 S 2.2 COUPE, 07/1970, autoradio BECKER EUROPA STEREO, cerchi Fuchs, tetto apribile elettrico, trentaduesuma di 1430 prodotte, libretto uso e manutenzione, doppie chiavi.

ISCRITA ASI – ITALIANA DA SEMPRE CERTIFICATO D'ORIGINE ATTESTANTE ORIGINALITÀ DELLA VETTURA.



MG TD, 10/1952, autoradio e antenna, portapacchi cromato, totalmente originale, Matching Numbers.

SUPERPREZZO RESTAURO TOTALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE



VOLKSWAGEN GOLF GL CABRIOLET, 02/1981, perfettamente e maniacalmente conservata, targhe (BO 87...) e documenti originali, libretto uso e manutenzione e libretto chiavi originali perfettamente consultabili.

UNICO PROPRIETARIO – KM. CERTIFICATI



FERRARI 456 GT, 01/1994, climatizzatore, autoradio + caricatore 6 CD, chiusura centralizzata, vetri elettrici, interni in pelle grigio charcoal. Moquette nera.

RESTAURATA IN MODO MANIACALE



FIAT 2300 COUPE GHIA I^ SERIE, 07/1963, targhe (TO 55...) e documenti originali dell'epoca. Volante Nardi originale, sedili e pannelli in cuoio tabacco, moquette beige.

OMOLOGATA ASI TARGA ORO. MATCHING NUMBERS



FIAT 600 D (100 D), 09/1961, targhe (TO 40...), documenti originali, disponibile libretto uso e manutenzione originale dell'epoca. Meccanica completamente revisionata.

MATCHING NUMBERS ISCRITA ASI DA PROVARE



ALFA ROMEO ALFETTA 1800 1^ SERIE TIPO 116.08, 08/1973, targhe (TO KZ...), e documenti originali, libretto uso e manutenzione, libretto service, doppie chiavi, sedili in velluto blu e scuro e pannelli porte in TEX ALFA nero, antifurto METRA accessorio after market originale dell'epoca.

UNICO PROPRIETARIO
ISCRITA ASI. PERFETTA



TRIUMPH TR4 A IRS, 02/1967, interni in pelle black, autoradio AM/FM dell'epoca, ruote a raggi verniciati, portapacchi cromato, restaurata in modo maniacale, tonneau cover e copri capote, kit di aspirazione a tromboncini DELL'ORTO

ISCRITA ASI – MATCHING NUMBERS
EUROPEA DA SEMPRE



ALFA ROMEO RZ, 09/1993, alzacristalli elettrici, autoradio, cerchi in lega Alfa Romeo Speedline scomponibili, sedili, pannelli e cruscotto in pelle bordeaux originali Zagato Design, volante a 3 razze Zagato Design, pneumatici Pirelli P Zero.

ESEMPLARE NUMERATO 217
KM 46.044



PORSCHE 911 996 CARRERA 2 TIPTRONIC CABRIOLET, 03/1999, interni in pelle, autoradio con caricatore 6 CD, volante sportivo a 3 razze, hard top in tinta carrozzeria.

DUE SOLI PROPRIETARI TAGLIANDATA
IN RETE UFFICIALE PORSCHE
KM 63.792



JAGUAR E-TYPE 3.8 SPYDER I^ SERIE, 01/1963, italiana da sempre, interni in pelle CONNOLLY beige

OMOLOGATA ASI E FIVA, PERFETTA,
RESTAURO TOTALE.



LANCIA APPIA C10 I^ SERIE, 12/1954, targhe (VC 35...), e documenti originali dell'epoca, totalmente originale e intatta

PERFETTA. MECCANICA NUOVA KM 0



ALFA ROMEO ALFASUD 1350 3 PORTE TI, 01/1982, targhe (TO X3...), e documenti originali. Interni e pannelli in panno grigio spigato, cerchi in lega Fondmetal WRC.

SUPERPREZZO



ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SPIDER VELOCE 750 F PASSO CORTO, 05/1958, interni e pannelli in sky rosso, moquette rossa, restaurata totalmente rispettando la configurazione d'origine, disponibile certificato ALFA ROMEO attestante l'originalità della vettura

ISCRITA ASI – MATCHING NUMBERS



ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1600 TIPO 105.26 BISCIONE, 10/1968, sedili e pannelli in pelle amaranto, autoradio a cassetta STEREO 7 ROYAL SOUND 2210 con antenna acciaio inox, targhe (MV 04...), documenti originali, libretto uso e manutenzione, disponibile certificato ALFA ROMEO attestante l'originalità della vettura

UN SOLO PROPRIETARIO E UN COLLEZIONISTA
ISCRITA ASI – MATCHING NUMBERS



LANCIA FLAMINIA 2.5 BERLINA, 01/1963, autoradio con antenna in acciaio INOX, interni e gomme al pavimento di prima installazione perfettamente conservati, targhe (TO 51...), documenti, doppie chiavi e libretto uso e manutenzione originali dell'epoca

OMOLOGATA ASI TARGA ORO



ALFA ROMEO 75 1.8i TURBO AMERICA 155CV, 11/1989, alzacristalli elettrici, cerchi in lega, interni in tessuto originale, bracciolo, specchi esterni regolabili elettronicamente. Targhe (TO 20...) e documenti originali. Disponibile libretto service e libretto Pronto Alfa originali e perfettamente consultabili.

MATCHING NUMBERS



AUTOBIANCHI BIANCHINA JOLLY SPIAGGINA MARE, 10/1964, cerchi a raggi Borani, sedili in velluto, restaurata totalmente di lattoneria e carrozzeria, targhe (LT 03...) e documenti originali dell'epoca.

MATCHING NUMBERS – ISCRITA ASI
MECCANICA REVISIONATA



IN EVIDENZA

FERRARI TESTAROSSA CAT, 02/1991, aria condizionata, sedili e cielo in pelle beige, antifurto IDENTICAR, targhe (Roma 0A...) e documenti originali, disponibile book completo, trousse attrezzi, telo originale tutto marchiato FERRARI.

NUOVA – SOLO KM 1.657 UNICO PROPRIETARIO
C.R.S. ASI

ACQUISTIAMO MASSIME VALUTAZIONI. LANCIA AURELIA GT B20.B24 CONVERTIBILE/SPIDER ALFA ROMEO, FERRARI E PORSCHE SINO AL 1995

Le occasioni dei lettori

► Gli annunci di solo testo sono gratuiti; quelli con foto e/o testo evidenziato sono a pagamento ► Tagliando e istruzioni per pubblicare gli annunci a pag. 159 ► Ogni scheda (anche fotocopiata) può contenere una sola inserzione
 ► Automobilismo d'Epoca non può controllare la veridicità di caratteristiche e prezzo dell'annuncio, né può condurre verifiche sulla qualità delle inserzioni.

La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio è dell'acquirente dello spazio

VENDO AUTO**ALFA ROMEO**

75 2.0 Twin Spark-07/1991, targhe (TO 92...) e documenti originali, cerchi in lega speedline e interni Recaro, optional originali dell'epoca, perfetta, conservata in modo maniacale, ottime condizioni-tel 348-5503882



Alfa 90 2.0 I serie-07/1986, targhe (TO 07...) e documenti originali dell'epoca, fari fendinebbia, conservata, superprezzo, ottime condizioni-tel 348-5503882



156 V6 2.5 24 valvole-2000, 85.000 km, tagliando + cinghia di distribuzione, perfette condizioni, full optional, possibilità impianto gas, da vedere e provare, Euro 5.000 trattabili -tel 328-1783002

2000 berlina-Blu Olanda tex Alfa panno, vernice originale di fabbrica, intonso, targhe e documenti di prima immatricolazione, bloccante, vetri verdi, gomme nuove, libro tagliandi, doppie chiavi, trousses utensili mai

adoperata, ogni prova e verifica, esente da ruggine e problematiche della serie -tel 368-3392600 / goliagl@libero.it

155 1.6i twin spark 16v-09/1996, targhe e documenti originali, perfettamente conservata, unico proprietario-tel 348-5503882



Alfetta 2.0 carburatori III serie-02/1982, autoradio, cerchi in lega, interni in tessuto floccato grigio, conservata in modo maniacale, targhe (GE 85...) e documenti originali dell'epoca, doppie chiavi originali-tel 348-5503882



Alfetta 2000 quadrifoglio oro-1984, prima vernice, 23.000 km da nuova, ancora con gomme originali, unica, disponibile per ogni prova e verifica, sempre in box, ASI-tel 368-3392600 / goliagl@libero.it

Alfetta GT -1984, targa MI, 90.000 km originali, Euro 6.000 trattabili-tel 336-259241

Alfetta GTV 2500-1982, rossa, ottime condizioni, Euro 11.000 trattabili o eventuale permuto-tel 336-259241

Duetto 1.6-1989, nera, ASI, ottime condizioni, Euro 11.000 tel 339-4070270 / petrus1985@live.it

Giulia 1600 SS sprint speciale tipo 101.21-12/1963, targhe (TO 58...), documenti, libretto uso e manutenzione e libretto di servizio originali, unico proprietario per 37 anni, disponibile certificato Alfa Romeo attestante l'originalità della vettura, conservata, ASI, matching numbers, perfetta-tel 348-5503882



Giulia Super 1600 tipo 105.26

Biscione-10/1969, sedili e pannelli in sky amaranto, autoradio a cassetta stereo 7 royal sound rs 2210 con antenna acciaio inox, targhe (MN 14...) e documenti originali, libretto uso e manutenzione, disponibile certificato Alfa Romeo attestante l'originalità della vettura, un solo proprietario e un collezionista, ASI, matching numbers-tel 348-5503882



Giulietta 1.3 I serie-08/1979, interni in panno Alfa Romeo castoro, targhe originali (PC 02...), doppie chiavi, documenti, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca-tel 348-5503882



Giulietta 1.3-06/1981, interni in panno originale Alfa Romeo beige, targhe (BG...61), doppie chiavi, documenti, libretto uso e manutenzione, service e rete assistenza originali dell'epoca-tel 348-5503882



Giulietta 1300 spider veloce 750 F passo corto-08/1958, interni e pannelli in sky rosso, moquette rossa, restaurata totalmente rispettando la configurazione d'origine, disponibile certificato Alfa Romeo attestante originalità vettura, ASI, matching numbers-tel 348-5503882



Sprint BB -Autocapital-1981, esemplare unico, perfetta, 20.000 km, Euro 60.000 o permuto Alfa Romeo Montreal pari condizioni-tel 334-6917204

GT 1750-prima serie, blu cosmo metallizzato, vera pelle, prima vernice, targhe e documenti originali, ASI, pochi chilometri, solo box, introvabile-tel 368-

AFRA
DAL 1946
RICAMBI ORIGINALI
ALFAROMEO
REPLICHE PER
VETTURE STORICHE
40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO
SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it
Internet www.afra.it

*il primo, il vero e l'unico
prodotto originale*

**CICLO ANTICORROSIIVO
PER LA BONIFICA
DI SERBATOI
ARRUGGINITI
E AMMALORATI**

FACILE UTILIZZO - RISULTATO GARANTITO

WWW.TANKERITE.COM



Visita il sito
"OLDTIMER-PHARMACY"
con oltre 100 prodotti a catalogo
per la manutenzione, cura e restauro

Frama

Via Fili Rosselli, 28 - BELLUNO - ITALY
Telefono e Fax +39 0437 941203
mail@tankerite.com

3392600 / goliagt@libero.it Spider 1300 junior-05/1973, targhe (VC 23...) e documenti originali, sedili e pannelli in texalfa amaranto, gomma nera al pavimento, volante in legno a 3 razze-tel 348-5503882



BMW

316 E30-05/1985, cerchi in lega BMW da 14' originali dell'epoca, interno in vellutino blu, spoiler posteriore, iscritta BMW Italia-tel 348-5503882



520 I-1990, ASI, ottimo stato e motore perfettamente funzionante-tel 338-7952430 - pierinore@libero.it

635 CSI 2 matic-1983, interni sani, motore buono, vernice consumata, cerchi in lega a mm-tel 333-2348087

M535-1985, nera, serie speciale, interni in pelle Recaro, cerchi in lega, cambio ZF autobloccante, tutta originale, pochi km, bella, potente e veloce, Euro 7.900-tel 338-8889076

CITROËN

DS 21 Pallas-1971, semiautomatica, iniezione elettronica, targhe e documenti originali , meccanica revisionata, cambio nuovo, interni conservati, carrozzeria in ottime condizioni, superprezzo-tel 347-5105514 / mserofilli@gmail.com

2CV 6 special-03/1980, targhe (BG 55...) originali dell'epoca, doppie chiavi originali Citroen, motore totalmente revisionato, percorsi circa 500 km da fine restauro, matching numbers, unico proprietario, restauro totale ed altamente professionale-tel 348-5503882



FERRARI

512 BB carburatori-10/1981, sedili tipo Daytona in pelle rossa VM 3171, aria condizionata, autoradio a cassetta stereo 7 Blaupunkt, targhe (MN 3...), documenti e chiavi originali, disponibile book completo Ferrari, matching numbers, certificato di produzione Ferrari-tel 348-5503882



Dino 246 GT serie M-03/1971, targhe (BS 76...), interni in Sky Beige 430, moquette castoro, disponibile certificato dati di produzione vettura rilasciato da Ferrari S.p.A., vettura totalmente restaurata, km zero, completamente originale-tel 348-5503882



FIAT

50 F 10 B Autocarro Telonato-04/1980, targhe (TO U7...) e documenti originali, portata 2440 kg-tel 348-5503882



127-1980, bianca, perfetta, ASI, 72.800

km, unico proprietario, Visibile Ancona, Euro 2.100-tel 349-0740351

128 coupé 3P-1976, motore perfetto, 90.000 km, riverniciata due anni fa, tutte le guarnizioni nuove, gomme nuove, targa e libretto originali, ASI, disponibile per qualsiasi prova-tel 347-3151188

128 CL confort lusso-08/1977, vettura in perfette condizioni, un solo proprietario ed un collezionista, ASI, come nuova-tel 348-5503882



131 1.3 Mirafiori CL-03/1981, targhe (TO Z1...) e documenti originali, conservata in modo maniacale, perfetta, km. 34.159 originali, eccelsa, come nuova-tel 348-5503882



500 C Trasformabile-01/1952, sedili in tessuto beige, moquette nuova, sovra tappeti in gomma, bloccasterzo volante bianco originale dell'epoca, targhe (BG 10...), documenti e chiavi originali, ASI-tel 348-5503882



500 L-1972, restauro totale meccanica e carrozzeria, ASI targa oro, 104.000 km, visibile Ancona, Euro 7.000-tel 349-0740351

500 L-01/1971, targhe (TO P7...) e documenti originali, vettura originale conservata-tel 348-5503882



600-07/1959, interni in tessuto, targhe (VC 52...) e documenti originali, perfettamente restaurata, eccelsa, porte controvento-tel 348-5503882



600 vetri scorrevoli-1956, restauro totale carrozzeria e motore, tutti accessori nuovi, targhe originali, mai radiata, lavoro da finire, visibile Veneto, Euro 10.000-tel 0424-513690 / info@museobonfanti.veneto.it

1100 E-01/1950, targhe (VC 23...) e documenti originali, frecce a bacchetta, in buone condizioni-tel 348-5503882



1100 103 D-01/1959, targhe (TO 27...) e documenti originali, restaurata totalmente di lattoneria e carrozzeria, perfetta-tel 348-5503882



Coupé 2.0 i.e. Turbo 16v plus-04/1994, cerchi in lega, sedili sportivi in

Grumello
IN PRIMO PIANO

PRESENTI AUTOMOTORETTO'
PAD. 2 (Torino, Lingotto Fiere)
dal 12 al 14 febbraio

FERRARI 512 BB CARBURATORI, 07/1980, sedili tipo Daytona in pelle rossa VM 3171, aria condizionata, autoradio a cassetta STEREO 7 BLAUPUNKT, targhe (MN 3...), documenti e chiavi originali, disponibile book completo FERRARI

MATCHING NUMBERS CERTIFICATO DI PRODUZIONE FERRARI

Filo diretto 348 55 03 882

VENDITA ASSISTENZA
24064 Grumello del Monte (BG)
via Roma 158
tel. 035 830800
fax 035 8356648
info@silvauto.it

SHOW ROOM ESPOSITIVO
24126 Bergamo (BG)
(Zona Malpensata)
Via Luigi Luzzatti
infobg@silvauto.it

SHOW ROOM E VENDITA
10024 Moncalieri (TO)
Strada Genova 299
tel. 011 6470370
fax 011 6470112
infoto@silvauto.it

SEDE CENTRALE GRUMELLO D/M
APERTA CON ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDI AL SABATO h 08:00 – 22:00

COMPRO VENDO

pelle, meccanica revisionata completamente-tel 348-5503882



Nuova Campagnola 110T-01/1983, targhe (TO Y6...) e documenti originali dell'epoca, conservata e in buone condizioni, hard-top, superprezzo, ottime condizioni-tel 348-5503882



1500 C-1965, conservata, buone condizioni, 96.000 km, visibile Ancona, Euro 3.200-tel 349-0740351

Ritmo 60 S-01/1986, targhe (BG 78...) e documenti originali, interni e pannelli in velluto, doppie chiavi originali, unico proprietario-tel 348-5503882



Uno Fire 1.0 i.e.-06/1992, perfettamente conservata, da vedere-tel 348-5503882



FORD
Sierra RS Cosworth-1986, "Pinneone" da corsa gruppo N, autobloccante, frizione rame, sterzo ravvicinato, roll bar fino ai duomi, potentissima, Euro 23.000 valuto permuta-tel 377-2275377

JAGUAR

E type 3.8 spyder I serie-01/1963, italiana da sempre, interni in connolly beige, ASI e Fiva, restauro totale in fase di ultimazione-tel 348-5503882



Sovereign 4.0 cambio automatico-01/1990, alzacristalli elettrici, specchi esterni reclinabili elettricamente, interno in tutta pelle nera, speed control, cambio automatico con funzione sport, climatizzatore, inserti in radica, cerchi in lega, tetto elettrico apribile-tel 348-5503882



LANCIA

2000 berlina carburatori-08/1973, targhe (TO K1...) e documenti originali, conservata in modo maniacale, aria condizionata, ottime condizioni-tel 348-5503882



Appia C10 I serie-12/1954, targhe (VC 35...) e documenti originali dell'epoca, totalmente originale ed intonsa, superprezzo, perfetta, meccanica nuova, km 0-tel 348-5503882



Beta spider 1.6-1975, tutte le sue parti in ottime condizioni, perfettamente funzionante, ottimo affare-tel 339-1700501 / michele.chianucci@hotmail.com

Appia III serie-1960, ASI, perfettamente marciante e in ottime condizioni, non necessita di alcun intervento, vendo per ragioni di spazio, Euro 8.000 o permuto preferibilmente con Lancia-tel 339-5805601 / fotfrancesco@alice.it

Flaminia 2.5 berlina-01/1963, autoradio con antenna in acciaio inox, interni e gomme al pavimento di prima installazione perfettamente conservati, targhe (TO 51...), documenti, doppie chiavi e libretto uso e manutenzione originali dell'epoca, ASI targa oro-tel 348-5503882



Flaminia GT convertibile touring superleggera-07/1960, targhe (TO 33...) e documenti originali, carrozzeria touring Milano superleggera, matching numbers, 2.000 km. da restauro, eccellente-tel 348-5503882-foto 24



K coupé 2.0 turbo-10/1997, vettura tenuta in modo maniacale, perfettamente funzionante-tel 348-5503882



Prisma 1.3-05/1986, targhe (TO 94...) e documenti originali, vettura conservata in modo maniacale-tel 348-5503882



LA SCELTA DI QUALITÀ PER FARE LA DIFFERENZA. SEMPRE.

Sintoflon
Tel. 0438 470354
www.sintoflon.com - info@sintoflon.com



ET

Detergente circuito di lubrificazione & rivestimento protettivo anti attrito per motore



Protector

Protettivo anti attrito concentrato: maggior durata, maggiori prestazioni, minori fumosità



Gear Lube

Rivestimento anti usura per cambi, differenziali, riduttori ecc: maggiore durata, minore rumorosità, migliore manovrabilità

WWT 
water works technology
SEDE OPERATIVA: Via del Mescalino 4 Z.I.
31016 Cordiniano (TV)
cell. +39 331 5327042 - cell. +39 348 3368917
www.wwtsrl.it - mail: info@wwtsrl.it
INTERVENTI IDRODINAMICI



Thema 2.0 i.e. 16v-03/1992, targhe (VC 60...) e documenti originali, conservata in modo maniacale-tel 348-5503882



Flaminia 2.8 berlina-1970, da restaurato, no documenti, con motore nuovo di magazzino, visibile in Veneto, Euro 8.000-tel 0424-513690 / info@museobonfanti.veneto.it

MERCEDES-BENZ

230 CE W123-02/1984, vettura perfettamente conservata, sempre tagliandata in Mercedes-Benz, doppie chiavi originali, ASI, perfettamente conservata-tel 348-5503882



280 SL W113 "Pagoda"-01/1970, italiana da sempre, vettura conservata in modo maniacale, ASI III grado targa oro, matching numbers, unica per conservazione-tel 348-5503882



380 SE W126-03/1981, vettura perfettamente conservata, alzacristalli elettrici, antenna elettrica, bracciolo anteriore, cerchi in lega, chiusura centralizzata, climatizzatore, tetto apribile elettrico-tel 348-5503882



MG
TC-1952, molto bella e accessoriata-tel 348-4796030

NSU

R80-1973, bluette, targhe originali, ASI, visibile a Brescia, Euro 9.500-tel 333-6512127 / annalisa.colossi@tin.it

OPEL

Monza 3.0 E I serie-1979, 79.000 km, da sempre italiana, mai restaurata, sempre chiusa in box, visibile a Perugia, Euro 8.000-tel 349-4199950

PORSCHE

911 S 2.2 coupé-07/1970, vettura rara, interni in similpelle nero e pied-de-poule a scacchi bianco e nero, tetto elettrico perfettamente funzionante, disponibile certificazione Porsche Italia, ASI, conservata-tel 348-5503882



205 Rallye-1988, interni e carrozzeria da rivedere, ottime condizioni meccaniche, originale, conservata, affidabile, prezzo non trattabile-tel 340-6203846

ROLLS ROYCE

Silver Spirit-01/1987, perfettamente conservata, interni e pannelli in pelle verde piping magnolia, cruscotto in radice di noce, autoradio CD, climatizzatore, alzacristalli elettrici, cambio automatico a 4 marce al volante, ASI, perfetta-tel 348-5503882



MG

TC-1952, molto bella e accessoriata-tel 348-4796030

NSU

R80-1973, bluette, targhe originali, ASI, visibile a Brescia, Euro 9.500-tel 333-6512127 / annalisa.colossi@tin.it

OPEL

Monza 3.0 E I serie-1979, 79.000 km, da sempre italiana, mai restaurata, sempre chiusa in box, visibile a Perugia, Euro 8.000-tel 349-4199950

PORSCHE

911 S 2.2 coupé-07/1970, vettura rara, interni in similpelle nero e pied-de-poule a scacchi bianco e nero, tetto elettrico perfettamente funzionante, disponibile certificazione Porsche Italia, ASI, conservata-tel 348-5503882



TALBOT-SIMCA

Rally 2 stradale-1975, bianca, 86 CV, 820 kg, trazione posteriore, faro quadro, carrozzeria e interni in eccellenti condizioni, 108.000 km, Euro 26.000 o permuta-tel 377-2275377

VOLKSWAGEN

Golf-1980, rossa, GLS, 5 porte, 1500 cc, ASI, 122.000 km, tagliandata con sostituzione marmitta, cinghie, pompa acqua, stupende condizioni, Euro 3.900-tel 0524-572418 ore ufficio

Golf GTI-1982, nera, targhe nere, ASI, kit distribuzione nuovo, freni e gomme nuovi, kit alimentazione nuovo, tutto originale, restaurata, Euro 12.500-tel 346-7296850

VOLVO

460 JE-1993, metallizzata, benzina, unico intestatario, bollata, assicurata, ben tenuta, circolante, targa BO..., prossima agevolazione bollo e assicurazione, prezzo da convenirsi-tel 051-6141869 / 333-2676232

VENDO MOTO

GILERA

125 Turismo 3 marce-1950, tutta restaurata, ASI, FIM targa oro, documenti a posto, targata Roma, originale-tel 340-3937715

Saturno Sport 500 con sidecar Longhi-1947, versione civile, foglio complementare originale, documenti in regola, targa originale 4 cifre, ASI, FMI, Euro 24.000-tel 388-1936066

MOTO GUZZI

Lodola GT-1960, completamente restaurata, ASI e FMI con CRS, targa originale TO, km 0, Euro 3.000-tel 388-1936066

PIAGGIO

Vespa 125-1963, uniproprietario, targa e libretto originali, conservata con motore funzionante, documenti in regola-tel 338-7952430 / pierinore@gmail.com

VENDO VARIE

per ALFA ROMEO

Giulia, Giulietta, Giulia GT-1960-75, lamierati, paraurti, radiatori, testate complete di alberi a canne, motori 1300, 1750 e parti di carrozzeria-tel 338-2340826

Duetto III e IV serie-hard top nero, introvabile e perfetto, completo di accessori, Euro 1.000-tel 335-1383339 / raro1441@libero.it

per FERRARI

Dino 246 GT-1970, 4 paraurti in ottimo stato, Euro 1.200-tel 0365-521639 / angelo@percorso.net

per FIAT

500 D/F/L/R-dal 1962 al 1975 ricambi

CROMATURE DEL PASSATO

RIPRISTINO VECCHIE CROMATURE BY CROMATURA METALFLASH

Reportiamo le tue vecchie cromature come una volta, scromatura e snichelatura elettrolitica, decappaggio, nichelatura opaca, ramatura, nichel lucido e cromo, sabbiatura, pulitura e lucidatura di qualsiasi metallo ripariamo il tuo vecchio serbatoio ammaccato

PREVENTIVI ANCHE ONLINE • RITIRIAMO IN TUTTA ITALIA CON NOSTRO CORRIERE

CROMATURA METALFLASH di Ennio Pesci e Gianni Meneghin

via Enrico Barone 11 - 31030 Dossen di Casier (TV) - tel. 0422 633301 - 335 5317242 - 328 6744153

www.cromaturametalflash.com - pul.meneghin@gmail.com

FERRARI DINO 246 GT SERIE M, 03/1971, targhe (BS 76...) interni in Sky beige 430, moquette castoro, disponibile certificato di produzione vettura rilasciato dalla Ferrari S.p.A.

VETTURA TOTALEMENTE RESTAURATA KM 0. TOTALMENTE ORIGINALE

Filo diretto 348 55 03 882

VENDITA ASSISTENZA

24064 Grumello del Monte (BG)
via Roma 158
tel. 035 830800
fax 035 8356648
info@silvauto.it

SHOW ROOM ESPOSITIVO

24126 Bergamo (BG)
(Zona Malpensata)
Via Luigi Luzzatti
infobg@silvauto.it

SHOW ROOM E VENDITA

10024 Moncalieri (TO)
Strada Genova 299
tel. 011 6470370
fax 011 6470112
info@silvauto.it

SEDE CENTRALE GRUMELLO D/M
APERTA CON ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDI AL SABATO h 08:00 – 22:00



usati: motore 600 cmc, motore 500 smontato, spinterogeni, carburatori, balestre, fuselli, tamburi, scatola sterzo, piantoni, cruscotti, volanti, cerchi ruota, copricerchi, motorini avviamento, parte elettrica e altro-tel 331-2294300

508C / 1100-1937/48, maniglie interne apri porta, bronzo, da cromare, zona Veneto, Euro 500 di quattro-tel 0424-513690 / info@museobonfanti.veneto.it
600 I serie-manuale officina completo, 200 pagine, Euro 25 -tel 347-4983734
1500 6C Musone-parte anteriore completa, parafanghi, cofani, portiere, cambio, parte posteriore completa di tamburi, vetri ed altro-tel 338-2340826

per LANCIA

Appia III serie-radiatore riscaldamento, contenitore filtro aria, tappo introduzione olio motore-tel 388-1936066
Aurelia B24 convertibile-1956/58, paraurti anteriore, ottimo, solo da cromare, zona Veneto, Euro 2.500-tel 0424-513690 / info@museobonfanti.veneto.it
Delta integrale 16v-numerosi ricambi-tel 0524-572418 ore ufficio
Flavia coupè-1962-68, balestra trasversale anteriore, guide sedili, tergilampi, coppa ruota, posacenere, scritta "Flavia", visibili a Bologna-tel 333-6467893

per MERCEDES

320 SL cabrio-1995, ricambi per modello motore cambio automatico, hard top, porte, cofano posteriore, cerchi, scarico, paraurti posteriore-tel 388-

8889076

per VESPA

98 e 125 I serie-devioluci tipo Feme, molto bello-tel 0376-819279

VARIE

Cerchi in lega-per VW - Audi, 7,5x16 (interasse 110), Euro 40 cadauno-tel 349-5602681 / forri@libero.it

Coppe copricerchio-1935/60, per vetture fuoriserie e speciali, ottone tornito, da cromare, zona Veneto, Euro 2.000 di quattro-tel 0424-513690 / info@museobonfanti.veneto.it

Devioluci-per Vespa 98 e 125, tipo Feme-tel 0376-819279

Giocattoli Giordani-anni 60/70, macchinina a pedali, monopattino, triciclo, bicicletta monotubo, slittino sterzante-tel 335-5315434

Pneumatici Pirelli-nuovi 5,00x15 e 5,25x15, zona Veneto, Euro 2.000 di quattro-tel 0424-513690 / info@museobonfanti.veneto.it

Programmi Ufficiali-Gran Premio d'Italia, 1969-74-76-79-tel 388-1936066

Riviste auto-varie, oltre 3.500 pezzi, solo in blocco, fare offerta dopo visione, zona Veneto-tel 0424-513690 / info@museobonfanti.veneto.it

Riviste-Gente Motori, Tuttomotori, L'Automobile, AM Auto d'Epoca, Automobillismo, La Manovella-tel 388-1936066

Riviste-Lancia n. 5, estate 1961, ottimo stato, Euro 5-tel 388-1936066

Sedili corsa OMP-2009, coppia di sedili corsa, omologazione scudata, neri, come

nuovi (3 gare), Euro 200-tel 338-8395863 / bruno.corio@tin.it

Sidecar-restaurato a nuovo, nero, bordi con gomma 3,25.19, montato su Gilera-tel 0376-819279

Targa insegna-tabella metallo a forma di freccia Fiat anni 30-40-tel 388-1936066

CERCO AUTO

ALFA ROMEO

GT Scalino e Duetto spider-appassionato cerca GT Scalino e Duetto spider anni 60 e primi 70, anche da restau, documenti italiani-tel 349-3542335 / caterina.cerri@tiscali.it

PORSCHE

911 anni 70-appassionati cercano in particolare 2.0, 2.2, 2.4, anche da restauro o aggiornate-tel 342-5812498 / marchinocerri@gmail.com

911 / 964 / 993-appassionato cerca modelli coupé o cabrio in buone condizioni, massima serietà-tel 338-4899173 / davide.classico@gmail.com

912 e 911 3.2-appassionati cercano 912 e 911 3.2 anche da restauro, aspettiamo vostre proposte-tel 320-3353403 dopo le 14.00 / enzo.bruno@aliceposta.it

OPEL

Kadett combi caravan-tipo A/B, 1970-tel 0043-660-5500391

VARIE

Auto inglese-veccchia, con targhe inglese

si, anche di difficile immatricolazione in Italia purché a basso prezzo-tel 333-6934881

CERCO VARIE

VARIE

Automodelli-automobiline anni 60-90, Dinky, Minichamps, BBR, Mebetoys, Kit, Obsoleti, Die Cast, scala 1/43, 1/18, cerco sempre intere collezioni, pagamento immediato, massima discrezione-tel 02-2367505 / enrico.sardini@gmail.com

Automodelli-Corgi Toys, Dinky Toys, Mercury, Schuco e altri, vecchi trenini elettrici Marklin e Rivarossi, giocattoli in latta di ogni tipo e periodo -tel 346-6800367 / mariosala62@libero.it

ORAM

s.n.c. di Paolo e Andrea Pezzotta

dal 1951...

- specializzati in revisioni di impianti frenanti, tamburi, ganasce, cilindretti, pompe, dischi, pistiglie, tubi
- revisione, ristorazione e costruzione di ammortizzatori anche a campane
- revisione gruppi frizione dischi frizione, cuscinetti
- ammortizzatori regolabili per uso competizione per auto e moto, nazionali ed estere

ORAM s.n.c. Via Rasori, 2 - 20145 Milano
 Tel. 02.4989884 Fax 02.48003052

www.oramitalia.com
 e-mail: moto@oramospensioni.it
 info@oramitalia.com



INTERNI AUTO MAIELI
 MANTOVA ITALY

TEL 0376 695105
 FAX + 39 0376 695300
www.interniautomaeli.com
 maieli@inwind.it





passione officina

Attrezzatura da officina, ora per tutti gli appassionati.

Distributore Clarke per l'Italia

Clarke
 POWER PRODUCTS



CARRELLI E SOLLEVATORI PER VEICOLI, UTENSILI PNEUMATICI, TESTER PER MOTORI, UTENSILI PER AUTO INGLESI E AMERICANE.

www.passioneofficina.it

... dal 1937 PAPURELLO

www.innocentistore.com

RICAMBI PER INNOCENTI

... dal 1960 al 2000
 Tutti i tipi di Mini: mini 90 - 120 - DE TOMASO
 3 cilindri - 990 - small - TURBO - DIESEL

VIA TRENTO 4 - SETTIMO TORINESE - TEL 011.800.01.49



RICAMBI LANCIA D'EPOCA

AFRA sas www.lanciaivintage.it
 info@lanciaivintage.it Fax 0232861150



LE QUOTAZIONI

IL MERCATO DELLE CLASSICHE

In queste pagine Automobilismo d'Epoca presenta il listino delle automobili più significative vendute in Europa dal dopoguerra fino agli anni '80. Le quotazioni sono state messe a punto da un gruppo di esperti e consulenti che hanno fatto riferimento, modello per modello, agli effettivi valori di acquisto e di vendita registrati nel corso degli ultimi 12 mesi. Per corrispondere al valore indicato, la vettura deve essere marciante, in possesso di targa e documenti originali e in condizioni di conformità sia meccanica, sia di carrozzeria e interni, rispetto al modello d'origine. In caso di difformità da quanto sopra indicato o di necessità di interventi impegnativi e costosi la quotazione può scendere fino a valori prossimi a zero, mentre per esemplari in condizioni di particolare conservazione il valore può aumentare anche del 50%.

LEGENDA

PER OGNI MODELLO SONO INDICATI:

- ✓ **Periodo di produzione**
- ✓ **Cilindrata e potenza**
- ✓ **Valore di mercato**
- ✓ **Interesse tecnico**: indica il valore del modello e la sua importanza relativamente all'introduzione o al miglioramento di specifiche caratteristiche tecniche, all'avanguardia nel periodo di produzione
- ✓ **Interesse storico**: indica l'importanza che lo specifico modello ha rivestito nel costume dell'epoca e la sua maggiore o minore appetibilità oggi sul mercato dei veicoli da collezione
- ✓ **Tendenza**: ovvero stima dell'andamento delle quotazioni per i prossimi 6 - 12 mesi

Modello	Periodo di prod.	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒	☒
ABARTH (Italia)							
MONOMILLE							
Monomille Scorpione	1961/62	982/60	38.000	***	**	=	
DERIVATE FIAT 500							
500 derivazione Abarth	1957/63	479/22	18.000	***	***	+	
585 F/L	1963/71	594/27	18.000	***	***	+	
585 F/L SS	1964/71	594/32	20.000	***	***		
595 F/L Competizione	1969/71	594/27	22.000	***	***	+	
595 F/L SS Competizione	1969/71	594/32	24.000	***	***	+	
695 F/L	1964/66	689/30	20.000	***	***		
695 F/L SS	1964/71	689/38	22.000	***	***	+	
695 F/L SS Competizione	1969/71	689/38	24.000	***	***	+	
695 F SS Assetto Corsa	1965/71	689/38	26.000	***	***		
500 coupé Zagato	1957/59	479/23	34.000	***	**	+	
DERIVATE FIAT 600							
600 derivazione Abarth	1956/60	747/41	24.000	***	***	+	
850TC	1960/66	847/52	32.000	***	***	+	
850TC Nürburgring	1962/66	847/55	36.000	***	***	+	
850TC Nürburgring Corsa	1962/66	847/57	38.000	***	***	+	
1000TC	1962/66	982/60	40.000	***	***	+	
1000TC Corsa	1962/66	982/88	42.000	***	***	+	
750 coupé / spider Zagato	1956/62	747/44	48.000	***	**	+	
DERIVATE FIAT 850							
OT 850	1964/68	847/52	14.000	***	**	+	
OT 1000	1964/68	982/60	16.000	***	**	+	
OT 850 coupé	1965/68	847/52	16.000	***	**	+	
OT 1000 coupé / spider	1965/71	982/60	22.000	***	**	+	
OTR 1000 coupé	1965/71	982/74	24.000	***	**	+	
OTS 1000 coupé	1966/71	982/80	30.000	***	***	+	
OTSS 1000 coupé	1966/71	982/90	30.000	***	***	+	
OT 1300 coupé	1966/71	1280/75	30.000	***	***	+	
DERIVATE SIMCA							
Simca 1300	1961/66	1288/125	90.000	**	**	=	
Simca 2000	1964/66	1946/185	120.000	***	**	=	
AC (Regno Unito)							
2-LITRE							
2-Litre 2/4p	1947/58	1991/75	26.000	*	*	=	
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=	
ACE E DERIVATE							
Ace / Aceca	1953/56	1991/90	40.000	*	**	=	
Ace / Aceca 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	75.000	*	**	=	
Ace / Aceca 2.6 Ford	1961/64	2553/170	50.000	*	**	=	
Greyhound 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	40.000	*	**	=	
Greyhound 2.6 Ford	1961/64	2553/170	42.000	*	**	=	
COBRA E DERIVATE							
Cobra 260	1962/63	4261/265	325.000	***	***	+	
Cobra 289	1963/68	4727/270	570.000	***	***	+	
Cobra 427	1964/65	6984/425	490.000	***	***	+	
Cobra 427 S/C	1964/65	6984/480	250.000	***	***	=	
Cobra 428	1965/66	6997/390	250.000	***	***	=	
427 coupé / convertible	1965/67	6997/350	50.000	***	***	=	
428 coupé / convertible	1967/73	7016/345	60.000	***	***	=	
ACMA (Francia)							
Vespa 400	1958/64	393/12	7.000	**	**	+	
ALFA ROMEO (Italia)							
1900 E DERIVATE							
1900	1951/54	1884/80	20.000	***	**	+	
1900 TI	1952/54	1884/90	24.000	***	**	+	
1900 Super	1954/59	1975/90	22.000	***	**	+	
1900 TI Super	1954/59	1975/115	26.000	***	**	+	
1900 Sprint 1a / 2a serie	1952/54	1884/90	90.000	***	***	+	
1900 Super Sprint 2a / 3a serie	1954/56	1975/115	100.000	***	***	+	
1900 MAR 51 / ARV52 Matta	1951/59	1884/65	15.000	**	**	+	
GIULIETTA E DERIVATE							
Giulietta	1955/59	1290/50	12.000	***	**	=	
Giulietta TI	1957/59	1290/65	13.500	***	**	=	
Giulietta 2a serie	1959/61	1290/53	11.000	***	**	=	
Giulietta 12a serie	1959/61	1290/63	12.500	***	**	=	
Giulietta 3a serie	1961/65	1290/62	10.000	***	**	=	
Giulietta 13a serie	1961/65	1290/74	11.500	***	**	=	
Giulietta Sprint	1954/59	1290/65	32.000	***	***	+	
Giulietta Sprint Veloce	1966/59	1290/80	36.000	***	***	+	
Giulietta Sprint 2a serie	1959/62	1290/79	30.000	***	***	+	
Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	34.000	***	***	+	
1300 Sprint	1964/65	1290/79	28.000	***	**	+	
Giulia Sprint	1962/65	1570/91	32.000	***	**	+	
Giulia Spider	1956/59	1290/65	42.000	***	***	+	
Giulia Spider Veloce	1965/59	1290/80	46.000	***	***	+	
Giulia Spider 2a serie	1959/61	1290/70	40.000	***	***	+	
Giulia Spider Veloce 2a serie	1959/61	1290/96	44.000	***	***	+	
Giulia Spider 3a serie	1961/62	1290/79	38.000	***	***	+	
Giulia Spider Veloce 3a serie	1961/62	1290/96	42.000	***	***	+	
Giulia Spider	1962/64	1570/90	36.000	***	***	+	
Giulia Spider Veloce	1964/65	1570/112	48.000	***	***	+	
Giulia SS	1958/62	1290/100	100.000	***	***	+	
Giulia SZ	1960/61	1290/100	180.000	***	***	+	
Giulia SZ coda tronca	1961/63	1290/100	220.000	***	***	+	
Giulia SS	1962/65	1570/112	100.000	***	***	+	
2000 E 2600 E DERIVATE							
2000 berlina	1957/62	1975/105	10.000	***	*	=	
2000 Sprint	1959/62	1975/115	23.000	***	**	+	
2000 Spider	1957/62	1975/115	44.000	***	**	+	
2600 berlina	1962/68	2584/130	12.500	***	*	+	
2600 Sprint	1962/66	2584/145	32.000	***	**	+	
2600 Spider	1962/66	2584/145	55.000	***	**	+	
2600 SZ	1963/66	2584/145	125.000	***	***	+	
GIULIA BERLINA E DERIVATE							
Giulia TI	1962/66	1570/90	12.000	***	**	+	
Giulia 1600 Ti	1966/68	1570/90	10.000	***	**	+	
Giulia Super	1965/72	1570/98	12.000	***	**	+	
Giulia 1600 S	1968/70	1570/98	10.000	***	**	+	
Giulia TI Super	1963/64	1570/112	34.000	***	**	+	
Giulia 1300	1964/72	1290/80	7.500	***	**	+	
Giulia 1300 Ti	1966/72	1290/85	8.000	***	**	+	
Giulia 1300 Super	1970/72	1290/88	8.500	***	**	+	
Giulia Super 1.3	1972/74	1290/88	7.000	***	**	+	
Giulia Super 1.6	1972/74	1570/104	7.500	**	**	+	
Nuova Super 1.3	1974/77	1290/88	5.500	**	**	+	
Nuova Super 1.6	1974/77	1570/104	6.000	**	**	+	
Nuova Super Diesel	1976/78	1760/50	3.500	***	**	=	
ALFASUD BERLINA							
Alfasud	1971/75	1186/63	3.500	**	*	=	
Alfasud Ti	1973/76	1186/68	5.000	**	*	=	
Alfasud N/L 1.5m	1975/80	1186/63	1.500	**	*	=	
Alfasud Ti 1.3	1976/78	1286/76	5.000	**	*	=	
Alfasud Super 1.2	1978/80	1186/68	1.500	**	*	=	
Alfasud Super 1.3	1978/79	1286/76	1.500	**	*	=	
Alfasud Super 1.3 1.31350 cc	1979/80	1351/70	1.500	**	*	=	
Alfasud Super 1.5	1979/80	1490/85	1.500	**	*	=	
Alfasud Ti 1.3	1978/80	1351/79	3.500	**	*	=	
Alfasud Ti 1.5	1978/80	1490/85	4.000	**	*	=	
Alfasud 1.5m	1975/76	1186/63	1.500	*	*	=	
Alfasud giardinetta 5m	1975/76	1186/63	1.500	*	*	=	
Alfasud giardinetta 1.3	1978/80	1286/68	1.500	*	*	=	
Alfasud 1.2rst	1980/82	1186/63	1.000	*	*	=	
Alfasud 1.25m rst	1980/82	1186/68	1.200	*	*	=	



LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€	Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€	Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€
Alfasud 1.2 Valentino	1980/82	1186/68	1.200	•	•	=	Alfa 33 1.3 S	1984/86	1351/88	1.000	••	•	=	DB1	1948/50	1970/90	150.000	••	••	=
Alfasud 1.3 st	1980/82	1351/79	1.300	•	•	=	Alfa 33 Quadrifoglio Oro	1983/86	1490/95	1.000	••	•	=	DB2	1950/53	2580/105	100.000	••	••	=
Alfasud 1.5 st	1980/82	1490/85	1.300	•	•	=	Alfa 33 Quadrifoglio Verde	1984/86	1490/105	2.000	••	•	=	DB2 coupé / drophead	1951/53	2580/125	120.000	••	••	=
Alfasud 1.3 st	1980/81	1351/88	3.200	••	••	=	Alfa 33 1.5x4	1984/86	1490/95	1.500	••	•	=	DB2/4 coupé / drophead	1953/55	2580/125	100.000	••	••	=
Alfasud 1.5 st	1980/81	1490/95	3.500	••	••	=	Alfa 33 1.3 st	1986/90	1351/79	1.000	•	•	=	DB2/4 MKII coupé / drophead	1954/55	2922/140	110.000	••	••	=
Alfasud 1.2 5mt st 3p	1981/82	1186/68	1.200	•	•	=	Alfa 33 1.3 st	1986/90	1351/88	1.000	••	•	=	DB2/4 MKIII coupé / drophead	1955/57	2922/160	120.000	••	••	=
Alfasud 1.3 st 3p	1981/82	1351/79	1.300	•	•	=	Alfa 33 1.7 IE	1986/90	1712/110	1.500	••	•	=	DB2 MKIII Weber coupé / drophead	1957/59	2922/160	120.000	••	••	=
Alfasud 1.5 st 3p	1981/82	1490/85	1.300	•	•	=	Alfa 33 1.5x4x4	1986/90	1490/105	1.500	••	•	=	DB2 MKIII Weber coupé / drophead	1958/59	2922/195	140.000	••	••	=
Alfasud 1.5 st 3p	1981/82	1351/88	3.200	••	••	=	Alfa 33 1.8 TD st	1986/90	1779/74	1.000	••	•	=	DB4	1958/60	3670/240	150.000	••	••	=
Alfasud 1.5 st 3p	1981/82	1490/95	3.500	••	••	=	Alfa 33 1.5 Giardinetta	1984/86	1490/95	1.000	••	•	=	DB4 MKII coupé / convertible	1960/61	3670/240	180.000	••	••	=
Alfasud 1.2 4p	1982/84	1186/63	1.200	•	•	=	Alfa 33 1.5 Giardinetta st	1986/90	1351/86	1.000	••	•	=	DB4 MKIV coupé / convertible	1961/62	3670/240	160.000	••	••	=
Alfasud 1.2 Junior 4p	1982/84	1186/68	1.200	•	•	=	Alfa 33 1.5 Giardinetta st	1986/90	1490/105	1.000	••	•	=	DB4 Vantage	1962/64	3670/265	240.000	••	••	=
Alfasud 1.2 5/SC 3p / 5p	1982/84	1186/68	1.300	•	•	=	Alfa 33 1.7 IE st	1986/90	1712/118	2.500	••	•	=	DB4 GT	1959/63	3670/300	260.000	••	••	=
Alfasud 1.3 SC 3p / 5p	1982/84	1351/79	1.300	•	•	=	Alfa 33 1.7 Verde Giardinetta st	1986/90	1712/118	2.000	•	•	=	DB4 GT Zagato	1960/63	3670/310	750.000	••	••	=
Alfasud 1.5 Quadrifoglio Oro 5p	1982/84	1490/95	1.500	•	•	=	Alfa 33 1.8 TD Giardinetta st	1986/90	1779/74	1.000	••	•	=	DB5	1963/65	3996/280	150.000	••	••	=
Alfasud 1.3 10 3p	1982/84	1351/88	4.000	••	••	=	Alfa 33 1.8 TD Giardinetta st	1986/90	1779/74	1.000	••	•	=	DB5 Vantage	1963/65	3996/310	200.000	••	••	=
Alfasud 1.5 Quadrifoglio Verde 3p	1982/84	1490/105	5.000	••	••	=	Alfa 75 E	1975/68	1570/110	2.500	••	•	=	DB6	1965/69	3996/280	70.000	••	••	=
ALFASUD SPRINT							Alfa 75 1.6	1985/88	1779/120	2.500	••	•	=	DB6 Vantage	1965/69	3996/320	80.000	••	••	=
Alfasud Sprint	1976/78	1286/78	3.500	••	••	=	Alfa 75 1.6	1985/88	1779/120	2.500	••	•	=	DB6 MKII	1966/70	3996/320	70.000	••	••	=
Alfasud Sprint 1.3	1978/80	1351/79	3.500	••	••	=	Alfa 75 1.6 st	1989/93	1570/107	3.000	••	•	=	DB6 MKIV	1967/70	3996/320	35.000	••	••	=
Alfasud Sprint 1.5	1978/80	1490/94	4.000	••	••	=	Alfa 75 1.6 st	1989/93	1570/107	3.000	••	•	=	DB8	1967/70	3996/280	30.000	••	••	=
Alfasud Sprint Veloce 1.3	1980/82	1351/88	4.000	••	••	=	Alfa 75 1.8	1989/92	1779/122	3.000	••	•	=	DB8 Vantage	1967/70	3996/320	35.000	••	••	=
Alfasud Sprint Veloce 1.5	1980/82	1490/95	4.500	••	••	=	Alfa 75 1.8	1989/92	1962/148	3.500	••	•	=	DB8 Vantage MKII	1970/72	3996/320	30.000	••	••	=
Alfasud Sprint Veloce 1.5 Trofeo / Plus	1980/82	1490/95	4.500	••	••	=	Alfa 75 2.0	1987/88	1752/156	12.000	•••	••	=	DB8 Vantage Volante	1969/70	3996/280	90.000	••	••	=
Sprint 1.3	1982/87	1351/88	3.000	•	•	=	Alfa 75 2.0	1987/88	1752/156	12.000	•••	••	=	DB8 Vantage Volante	1969/70	3996/320	100.000	••	••	=
Sprint 1.5	1982/87	1490/95	3.000	•	•	=	Alfa 75 2.0 TD	1985/88	1955/95	1.500	••	•	=	DB8 Vantage	1967/70	3996/280	30.000	••	••	=
Sprint 1.5 Quadrifoglio Verde	1982/87	1490/105	3.500	•	•	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	DB8 Vantage	1967/70	3996/320	35.000	••	••	=
Sprint 1.7 Quadrifoglio Verde	1987/89	1712/114	3.500	••	•	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/95	1.500	••	•	=	DB8 Vantage MKII	1970/72	3996/280	30.000	••	••	=
ALFETTA							Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	DB8 Vantage MKIV	1970/72	3996/320	40.000	••	••	=
Alfetta	1972/75	1779/122	8.500	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/95	1.500	••	•	=	V8	1972/73	5340/280	45.000	••	••	=
Alfetta 1.6	1975/77	1570/109	6.000	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	V8 S2 / Volante	1973/76	5340/310	50.000	••	••	=
Alfetta 1.8	1975/77	1779/118	6.500	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	V8 S3 / Volante	1976/78	5340/285	45.000	••	••	=
Alfetta 1.6 uniflotta	1977/82	1570/109	5.000	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	V8 S4 Oscar India / Volante	1978/86	5340/300	45.000	••	••	=
Alfetta 1.8 uniflotta	1977/82	1779/122	6.000	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	V8 S4 Vantage	1978/86	5340/360	65.000	•••	•••	=
Alfetta 2.0	1977/78	1662/122	6.000	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	V8 S5 1.1 / Volante	1986/89	5340/380	65.000	•••	•••	=
Alfetta 2.0	1977/78	1779/118	6.500	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	V8 S5 1.1 Vantage / Volante	1986/89	5340/430	120.000	•••	•••	=
Alfetta 2.0 1.8 st	1982/84	1779/118	3.500	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	V8 Zagato convertible	1986/89	5340/430	150.000	•••	•••	=
Alfetta 2.0 iniezione st	1982/84	1662/130	5.000	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	LAGONDA						
Alfetta 2.0 CEM st	1982/84	1662/128	5.000	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	Lagonda 2.6 litre saloon / convert.	1948/53	2580/105	26.000	••	•	=
Alfetta 2.0 iniezione Quad. Oro	1982/84	1662/130	6.000	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	Lagonda 3 litre saloon / convertible	1953/58	2922/140	28.000	••	•	=
Alfetta 2.0 turbodiesel st	1982/84	1662/130	3.500	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	Lagonda Rapide	1961/61	3996/280	32.000	••	•	=
Alfetta 2.4 turbodiesel st	1982/84	293/110	3.500	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	Lagonda S2	1979/81	5340/280	30.000	••	•	=
ALFETTA GT							Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	Lagonda T1.3 S3	1986/87	5340/300	34.000	••	•	=
Alfetta Gl 12 CV	1974/75	1779/122	6.500	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	Lagonda T1.4 S4	1987/89	5340/290	32.000	••	•	=
Alfetta Gl 118 Cv	1975/77	1779/118	6.000	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	ATS (Italia)						
Alfetta Gl 1.6	1976/80	1570/109	4.500	••	•	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	2500 GT	1962/65	2468/210	150.000	•••	•••	=
Alfetta Gl 2.0	1976/80	1662/122	6.500	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	2500 GTS	1962/65	2468/245	180.000	•••	•••	=
Alfetta Gl 2.0	1976/80	1779/120	6.500	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	AUDI (Germania)						
Alfetta Gl 2.0 L	1978/80	1662/130	7.000	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	A106	1955/60	747/43	32.000	••	•	=
Alfetta Gl 2.0 Super	1980/81	1662/130	3.500	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	A106 berlina	1957/63	747/43	28.000	••	•	=
Alfetta 2.0 Super	1980/81	1662/130	3.500	•••	•••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	A106 berlina	1957/63	747/43	28.000	••	•	=
Alfetta 2.0 T1	1981/83	1662/130	3.800	••	••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	A106 cabriolet	1962/65	956/50	40.000	••	•••	=
Alfetta 1.6 2.0 serie	1983/86	1570/109	2.000	••	••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	A106 cabriolet	1962/65	956/50	34.000	••	•••	=
Alfetta 1.8 2.0 serie	1983/86	1779/122	2.500	••	••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	A106 GT4	1964/65	1108/60	42.000	•••	•••	=
Alfetta 2.0 2.0 serie	1983/86	1779/122	3.500	••	••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	A106 GT4	1967/69	1255/95	46.000	•••	•••	=
Alfetta 2.0 2.0 serie	1983/86	1662/130	3.500	••	••	=	Alfa 75 2.0 TD st	1988/92	1955/192	12.500	•••	••	=	A106 GT4	1967/69	1255/95	44.000</			

Modello	Periodo di prod.	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	💶
80 1.8 GTE / GTE quattro	1984/86	1781 / 112	1.500	●	●	=
80 B3						
80 1.6	1986/89	1585 / 75	1.000	●	●	=
80 1.8 E / 1.8 E quattro	1986/91	1781 / 112	1.200	●	●	=
80 2.0 E / 2.0 E quattro	1989/91	1984 / 113	1.000	●	●	=
80 2.0 E 16V / 2.0 E 16V quattro	1989/91	1984 / 140	1.000	●	●	=
90 B2						
90 2.0	1984/87	1984 / 113	1.000	●	●	=
90 2.2 / 2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	1.200	●	●	=
90 B3						
90 1.8 E	1989/81	1781 / 112	1.000	●	●	=
90 2.0 E 20V / 2.0 E 20V quattro	1987/91	1984 / 160	1.200	●	●	=
90 2.3 E 20V / 2.3 E 20V quattro	1987/91	2309 / 170	1.000	●	●	=
COUPÉ B2						
GT	1980/87	1781 / 90	1.000	●	●	=
GT 5S	1980/87	1921 / 115	1.200	●	●	=
GT 5E	1980/87	1984 / 115	1.500	●	●	=
2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	2.500	●	●	=
COUPÉ B3						
1.8 E	1988/92	1781 / 112	1.000	●	●	=
2.0 E / 2.0 E quattro	1988/92	1984 / 115	1.200	●	●	=
2.0 E 20V / 2.0 E 20V quattro	1988/92	1984 / 160	1.200	●	●	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1988/92	2309 / 136	1.200	●	●	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1990/92	2598 / 150	1.500	●	●	=
2.0	1982/96	1984 / 115	1.000	●	●	=
2.0 16V	1992/96	1984 / 140	1.000	●	●	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2771 / 174	1.500	●	●	=
S2 quattro	1992/93	2226 / 220	3.500	●	●	=
S2 quattro 230 Cv	1993/96	2226 / 230	3.500	●	●	=
CABRIOLET B3						
1.8 E	1991/92	1781 / 112	1.500	●	●	=
2.0 E / 2.0 E quattro	1991/92	1984 / 115	2.000	●	●	=
2.0 E 20V / 2.0 E 20V quattro	1991/92	1984 / 160	2.000	●	●	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1991/92	2309 / 136	2.000	●	●	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1991/92	2598 / 150	2.500	●	●	=
2.0	1992/96	1984 / 115	1.500	●	●	=
2.0 16V	1992/96	1984 / 140	1.500	●	●	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2771 / 174	2.500	●	●	=
100 C1 E DERIVATE						
100 1.8	1968/71	1760 / 80	1.000	●	●	=
100 GL	1971/76	1871 / 112	1.000	●	●	=
100 coupé S	1971/72	1871 / 115	1.500	●	●	=
100 coupé S 1120v	1972/75	1871 / 112	1.500	●	●	=
100 C2 E DERIVATE						
100 LS	1976/81	1585 / 85	1.000	●	●	=
100 GL SE / CD 5E	1977/81	2144 / 136	1.200	●	●	=
100 GL 5D / CD 5D	1979/81	1994 / 70	1.000	●	●	=
100 LS Avant	1977/79	1585 / 85	1.200	●	●	=
100 GL SE / CD 5E Avant	1977/81	2144 / 136	1.500	●	●	=
100 GL 5D / CD 5D Avant	1979/81	1994 / 70	1.200	●	●	=
200	1979/81	2144 / 170	1.500	●	●	=
200 Avant	1979/81	2144 / 170	2.000	●	●	=
100 C3 E DERIVATE						
100 1.8 CC	1981/88	1781 / 90	1.000	●	●	=
100 2.1 CO / 2.1 quattro CO	1981/88	2144 / 136	1.000	●	●	=
100 2.2 CO / 2.2 quattro CS	1988/99	2226 / 165	1.000	●	●	=
100 1.8 CC Avant	1983/88	1781 / 90	1.000	●	●	=
100 2.1 CO / 2.1 quattro CO Avant	1983/88	2144 / 136	1.200	●	●	=
100 2.2 CO / 2.2 quattro CS Avant	1988/99	2226 / 165	1.500	●	●	=
200 / 200 quattro	1981/88	2144 / 182	1.500	●	●	=
200 quattro Avant	1983/88	2144 / 182	1.800	●	●	=
200 2.2 quattro	1988/99	2226 / 200	1.500	●	●	=
200 2.2 quattro Avant	1988/99	2226 / 200	1.800	●	●	=
200 2.2 quattro	1989/90	2226 / 220	1.500	●	●	=
200 2.2 quattro Avant	1989/90	2226 / 220	1.800	●	●	=
V8 3.6 quattro	1989/92	3562 / 250	2.000	●	●	=
V8 4.2 quattro	1992/94	4172 / 280	2.400	●	●	=
QUATTRO E DERIVATE						
quattro 2.1	1980/88	2144 / 200	22.000	●	●	+
quattro 2.2	1988/89	2226 / 200	24.000	●	●	+
quattro 2.20v	1989/91	2226 / 220	26.000	●	●	+
quattro Sport	1984/86	2133 / 306	100.000	●	●	+
AUSTIN (Regno Unito)						
SEVEN / MINI E DERIVATE						
Seven / De Luxe	1959/62	848 / 34	3.500	●	●	=
Mini / De Luxe	1962/67	848 / 34	3.200	●	●	=
Mini / De Luxe	1967/69	848 / 34	3.000	●	●	=
Mini Mini Super De Luxe	1967/69	998 / 38	3.400	●	●	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	3.000	●	●	=

Modello	Periodo di prod.	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	💶
Mini Mki Cooper S 1.0	1966/69	998 / 65	16.000	●	●	+
Mini Mki Cooper S 1.3	1966/69	1275 / 76	17.500	●	●	+
Seven / De Luxe Countryman	1960/62	848 / 34	4.000	●	●	=
Mini / De Luxe Countryman	1962/67	848 / 34	4.000	●	●	=
Mini Mki Super De Luxe Countryman	1967/69	848 / 34	4.500	●	●	=
Mini Moke	1964/67	848 / 34	3.500	●	●	=
MAXI						
Max 1500	1969/79	1485 / 75	1.000	●	●	=
Max 1750 HL	1973/81	1748 / 85	1.200	●	●	=
Max 1750 HLS	1973/81	1748 / 90	1.200	●	●	=
1100 / 1300						
1100 4p	1963/67	1098 / 48	1.000	●	●	=
1100 Mki 2p / 4p	1967/71	1098 / 48	1.000	●	●	=
1100 Mini Countryman	1967/71	1098 / 48	1.600	●	●	=
1300 Mini 2p / 4p	1967/71	1275 / 66	1.200	●	●	=
1300 Mini GT 4p	1969/71	1275 / 70	1.500	●	●	=
1300 Mini Countryman	1967/71	1275 / 66	2.000	●	●	=
1100 Mini 2p / 4p	1971/74	1098 / 50	1.000	●	●	=
1100 Mini Countryman	1971/74	1098 / 50	1.600	●	●	=
1800 / 2200 / 3 LITRE						
1800 / 1800 MKII	1964/74	1798 / 80	1.000	●	●	=
1800 Mini S	1969/74	1798 / 90	1.200	●	●	=
2200	1972/75	2227 / 110	1.500	●	●	=
3 Litre	1967/72	2912 / 125	2.000	●	●	=
18-22 SERIES						
1800 / HL	1975/76	1798 / 85	1.200	●	●	=
2200 / HL	1975/76	2227 / 110	1.500	●	●	=
Princess 1.8 / 1.8 HL	1976/78	1798 / 85	1.200	●	●	=
Princess 2.2 HL / 2.2 HLS	1976/78	2227 / 110	1.500	●	●	=
Princess 1.1 L / 1.7 HL / 1.7 HLS	1979/82	1695 / 83	1.200	●	●	=
Princess 2.0 HL	1979/82	1993 / 92	1.500	●	●	=
Princess 2.2 HL / 2.2 HLS	1979/82	1993 / 110	1.500	●	●	=
Ambassador 1.7L / 1.7HL	1982/84	1695 / 83	1.500	●	●	=
Ambassador 2.0 HL / 2.0 HLS	1982/84	1993 / 92	1.800	●	●	=
Ambassador Vanden Plas	1982/84	1993 / 100	2.000	●	●	=
ALTRI MODELLI						
Metro MG turbo	1980/86	1275 / 93	3.500	●	●	+
Maestro MG	1982/84	1588 / 150	1.500	●	●	=
Montego MG	1984/90	1984 / 150	1.200	●	●	=
AUSTIN HEALEY (Regno Unito)						
100						
100 BN1	1953/55	2660 / 90	60.000	●	●	+
100 S BN1	1955/56	2660 / 130	70.000	●	●	+
100 BN2	1965/67	2660 / 90	54.000	●	●	+
100 BN4	1956/57	2639 / 115	58.000	●	●	+
100 BN4 SU	1957/59	2639 / 120	58.000	●	●	+
100 BN6	1958/59	2639 / 120	54.000	●	●	+
3000						
3000 BN7 MKI	1959/61	2912 / 130	50.000	●	●	+
3000 BN7 MKI+2	1959/61	2912 / 130	50.000	●	●	+
3000 BN7 MKII	1961/62	2912 / 130	50.000	●	●	+
3000 B7 MKII	1961/62	2912 / 130	50.000	●	●	+
3000 BN7 MKII+2	1961/62	2912 / 130	50.000	●	●	+
3000 BJ7 MKII	1962/64	2912 / 150	46.000	●	●	+
3000 BJ8 MKII	1964/67	2912 / 150	46.000	●	●	+
SPRITE						
Sprite AN5 Mini Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	●	●	=
Sprite AN6 MKI	1961/64	948 / 43	12.000	●	●	=
Sprite AN7 MKI	1961/64	1098 / 46	12.000	●	●	=
Sprite AN8 MKI	1964/66	1098 / 59	10.000	●	●	=
Sprite AN8 MKV	1966/69	1275 / 65	8.500	●	●	=
Sprite AN10 MKV	1969/71	1275 / 65	8.500	●	●	=
AUTOBIANCHI (Italia)						
BIANCHINA						
Bianchina berlina 4 posti D / F	1962/69	499 / 18	4.500	●	●	+
Bianchina berlina 4 posti D / F Special	1962/69	499 / 21	5.000	●	●	=
Bianchina Trasformabile	1957/59	479 / 15	9.000	●	●	=
Bianchina Trasformabile 2a serie	1959/60	479 / 17	8.500	●	●	=
Bianchina Trasformabile 3a serie	1960/62	499 / 18	8.000	●	●	=
Bianchina Tosp. Special 3a serie	1960/62	499 / 21	8.500	●	●	=
Bianchina cabriolet	1960/62	499 / 21	12.000	●	●	=
Bianchina cabriolet 2a serie	1962/65	499 / 21	11.500	●	●	=
Bianchina cabriolet 3a serie	1965/69	499 / 21	11.000	●	●	=
Bianchina Panoramica	1960/62	499 / 18	4.500	●	●	=
T TYPE						
T1 2p	1965/77	6230 / -	32.000	●	●	=
T1 / T1 LWB	1965/77	6230 / -	28.000	●	●	=
T1 Convertible	1967/77	6230 / -	42.000	●	●	=
T2 / T2 LWB	1977/80	6230 / -	26.000	●	●	=
CORNICHE						
Corniche	1971/81	6750 / -	30.000	●	●	=
Corniche cabriolet	1971/84	6750 / -	40.000	●	●	=
MULSANNE						
Mulsanne	1980/80	6750 / -	22.000	●	●	=
Mulsanne turbo	1982/80	6750 / -	24.000	●	●	=
BIZZARRINI (Italia)						
A3C GT Strada	1965/69	5358 / 370	350.000	●	●	=

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€
Europa	1966/69	1897/112	120.000	***	***	=
BMW (Germania)						
SERIE 500						
501 2.0	1951/52	1971/60	16.000	•	•	=
501 2.0 coupé / cabriolet	1951/52	1971/60	18.000	•	•	=
501 2.1	1952/58	2077/65	17.000	•	•	=
501 2.1 coupé / cabriolet	1952/58	2077/65	19.000	•	•	=
501 2.6	1954/61	2580/95	18.000	•	•	=
501 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580/95	20.000	•	•	=
502 2.6	1954/61	2580/95	19.500	•	•	=
502 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580/95	21.500	•	•	=
502 3.2	1955/61	3168/120	19.500	•	•	=
502 3.2 coupé / cabriolet	1955/61	3168/120	21.500	•	•	=
502 3.2 Super	1957/61	3168/140	20.500	•	•	=
502 3.2 Super coupé / cabriolet	1957/61	3168/140	22.500	•	•	=
2600	1961/62	2580/100	20.500	•	•	=
2600 coupé / cabriolet	1961/62	2580/100	22.500	•	•	=
2600 L	1961/64	2580/110	20.500	•	•	=
2600 L coupé / cabriolet	1961/64	2580/110	22.500	•	•	=
3200 L	1961/62	3168/140	22.500	•	•	=
3200 L coupé / cabriolet	1961/62	3168/140	24.500	•	•	=
3200 S	1961/64	3168/160	24.000	•	•	=
3200 S coupé / cabriolet	1961/64	3168/160	26.000	•	•	=
3200 CS Bertone	1962/65	3168/160	38.000	•	•	=
DERIVATE SERIE 500						
503 coupé / roadster	1954/59	3168/140	60.000	•	•	+
507 roadster	1956/60	3168/150	350.000	•	•	+
ISETTA						
Isetta 250	1955/56	247/12	8.500	•	•	+
Isetta 300	1956/60	298/14	6.500	•	•	+
Isetta 600	1960/62	582/20	5.000	•	•	+
SERIE 700 E DERIVATE						
700 / 700 LS	1959/65	697/30	2.500	•	•	=
700 C	1959/64	697/32	3.500	•	•	=
700 CS	1963/64	697/40	5.000	•	•	=
700 LS coupé	1964/65	697/40	7.500	•	•	=
700 cabriolet	1961/64	697/40	10.000	•	•	=
700 RS	1961/62	697/70	18.000	•	•	=
SERIE 02						
1600	1966/69	1573/85	5.000	•	•	+
1600 TI	1967/69	1573/105	6.000	•	•	+
1502	1974/77	1573/75	4.500	•	•	+
1602	1969/75	1573/85	5.000	•	•	+
1802	1971/75	1766/90	5.500	•	•	+
2002 L	1969/75	1990/100	6.500	•	•	+
2002 TI	1969/71	1990/120	7.500	•	•	+
2002 TII	1971/75	1990/130	8.500	•	•	+
2002 turbo	1973/75	1990/170	24.000	•	•	+
1802 Touring	1971/72	1573/85	6.000	•	•	+
1802 Touring	1972/74	1766/90	6.500	•	•	+
2002 Touring	1971/74	1990/100	7.500	•	•	+
2002 TII Touring	1971/74	1990/130	9.000	•	•	+
1600 cabriolet	1967/69	1573/85	12.000	•	•	+
2002 cabriolet	1969/77	1990/100	14.500	•	•	+
NEUE KLASSE						
1500	1962/64	1499/80	3.500	•	•	=
1600	1964/66	1573/83	3.500	•	•	=
1800	1963/66	1773/90	3.500	•	•	=
1800 TI	1963/68	1773/110	3.800	•	•	=
1800 TI SA	1965/66	1773/130	18.000	•	•	=
1800 2a serie	1968/71	1776/90	4.000	•	•	+
2000	1966/72	1990/100	4.000	•	•	=
2000 TI / TII Lux	1966/68	1990/120	4.500	•	•	=
2000 TII / TII Lux	1968/72	1990/130	5.000	•	•	=
2000 C	1965/68	1990/100	5.000	•	•	=
2000 CS	1965/71	1990/120	6.500	•	•	=
E3 BERLINE						
2500	1968/77	2494/150	3.000	•	•	=
2800	1969/75	2788/170	3.500	•	•	=
3.0 S	1971/77	2985/180	4.000	•	•	=
3.0 Si	1971/77	2985/200	4.500	•	•	=
2.8 L	1975/77	2788/170	3.500	•	•	=
3.0 L	1975/77	2985/180	3.500	•	•	=
3.3 L	1974/77	3299/190	3.500	•	•	=
3.3 L	1974/77	3188/200	5.000	•	•	=
E9 COUPÉ						
2500 CS	1974/75	2494/150	7.500	•	•	=
Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€
2800 CS	1968/71	2788/170	8.500	•	•	=
3.0 CS	1971/75	2985/180	10.000	•	•	=
3.0 CSI	1971/75	2985/200	12.500	•	•	=
3.0 CSL	1971/72	2985/190	100.000	•	•	=
3.0 CSL 200 Cv	1972/73	3003/200	120.000	•	•	=
3.0 CSL 206 Cv	1973/75	3153/206	125.000	•	•	=
SERIE 3 E21						
315	1981/84	1573/75	2.500	•	•	=
316	1975/80	1573/90	3.000	•	•	=
316i.8	1980/82	1766/90	3.500	•	•	=
318	1975/80	1766/98	3.500	•	•	=
318i	1980/82	1766/105	3.500	•	•	=
320	1975/77	1990/109	4.000	•	•	=
320i M60	1977/82	1990/122	4.000	•	•	=
320i M60 Cabrio Baur	1977/82	1990/125	6.500	•	•	=
323i Cabrio Baur	1977/82	2315/143	8.500	•	•	=
SERIE 5 E12						
518	1981/84	1766/90	2.000	•	•	=
518i	1984/88	1766/105	2.000	•	•	=
520i	1981/88	1990/122	2.500	•	•	=
525i	1981/88	2494/150	2.500	•	•	=
528i	1981/88	2788/182	2.500	•	•	=
535i	1986/88	3430/218	3.000	•	•	=
M5	1986/88	3453/282	6.000	•	•	=
524d	1985/88	2443/86	2.000	•	•	=
524td	1984/88	2443/115	2.500	•	•	=
SERIE 8 E31						
840 CI	1992/96	3982/222	7.000	•	•	=
840 CI 4.4	1996/99	4398/282	7.500	•	•	=
850i	1989/92	4988/295	8.000	•	•	=
850i C15.5	1996/99	5379/322	8.500	•	•	=
850i CSI	1992/96	5576/375	9.000	•	•	=
M1 E26						
M1	1978/81	3453/277	100.000	•	•	=
Z1	1988/91	2494/171	24.000	•	•	+
BUGATTI (Italia)						
EB 110						
EB 110	1991/95	3498	260.000	•	•	=
EB 110S	1992/95	3498	280.000	•	•	=
EB 110SS	1993/95	3498	300.000	•	•	=
CITROËN (Francia)						
TRACTION AVANT						
B11 / BL 11	1939/57	1911/56	14.500	•	•	=
S11	1946/53	1911/56	12.000	•	•	=
15 Six	1939/55	2067/77	16.500	•	•	=
2 CV E DERIVATE						
2 CV	1948/78	375/9	3.500	•	•	=
2 CV Special	1979/90	602/33	2.500	•	•	=
2 CV Sahara	1958/66	2x425/24	12.000	•	•	=
Ami 6 / Ami 8	1962/78	602/33	1.500	•	•	=
Ami 6 / Ami 8 Break	1962/78	602/33	2.000	•	•	=
Dyane	1967/70	602/33	1.000	•	•	=
Mehari	1968/87	602/33	3.500	•	•	=
ID / DS E DERIVATE						
ID 19 / D Special	1957/75	1911/75	12.000	•	•	=
ID 20 / D Super	1957/75	1985/90	11.000	•	•	=
ID 21 / D Super5	1957/75	2175/95	11.000	•	•	=
ID 19 Break / Familiare	1957/75	1911/75	14.000	•	•	=
DS 19	1955/65	1911/75	12.000	•	•	=
DS 20	1968/74	1985/90	12.000	•	•	=
DS 21	1965/72	2175/100	12.000	•	•	=
DS 23	1972/75	2347/110	14.000	•	•	=
DS Break / Familiare	1972/75	2341/110	15.000	•	•	=
DS Cabriolet	1960/71	2175/110	65.000	•	•	=
CX						
CX 2000	1975/79	1985/102	1.200	•	•	=
CX 20	1980/86	1995/110	1.200	•	•	=
CX 22	1986/89	2165/120	1.200	•	•	=
CX 2400 GT / 25 GTI	1977/82	2347/140	3.000	•	•	+
CX 25 GT Turbo	1984/86	2500/150	3.500	•	•	+
CX 25 GT Turbo 2	1987/89	2500/150	4.000	•	•	+
CX Prestige	1976/87	2347/140	2.500	•	•	+
CX Prestige / Prestige Turbo 2	1986/89	2500/150	3.500	•	•	+
CX Break	1975/91	1985/102	1.500	•	•	=
SM						
SM 2.7	1970/72	2670/170	16.000	•	•	=
SM 2.7 L	1972/76	2670/178	18.000	•	•	=
SM 3.0	1972/76	2965/180	20.000	•	•	=
DAIMLER (Regno Unito)						
SOVEREIGN / DOUBLE SIX E DERIVATE						
Sovereign I serie	1966/73	2792/180	10.000	•	•	=
Sovereign II serie	1973/79	4235/245	9.000	•	•	=
Sovereign III serie	1979/86	4235/245	8.500	•	•	=
Double Six 5.31 serie	1972/73	5345/253	12.000	•	•	=
Double Six 5.3 II serie	1973/79	5345/253	10.000	•	•	=
Double Six 5.3 III serie	1979/81	5345/253	9.000	•	•	=
Sovereign coupé	1973/77	4235/245	15.000	•	•	=



FLASH BRIGHT
Lucidante rapido per acciaio,
alluminio e cromature



Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	👑	💶
Double Six 5.3 coupé	1973/77	5345/253	15.000	●●	●●	=
ALTRI MODELLI						
SP 250	1959/62	2548/140	26.000	●●	●●	=
V8 2.5 litre	1962/67	2548/140	18.000	●●	●●	=
V8 250	1967/69	2548/140	17.000	●●	●●	=
DS 420	1969/70	4235/245	16.000	●●	●●	=
DE TOMASO (Italia)						
PANTERA						
Pantera / Pantera L	1970/80	5763/300	60.000	●●	●●	=
Pantera GT5	1972/80	5763/350	75.000	●●●	●●●	=
Pantera GT4	1973/76	5763/500	70.000	●●●	●●●	=
Pantera GT5 S	1980/90	5763/330	70.000	●●●	●●●	=
Pantera 90	1990/93	4842/305	50.000	●●●	●●●	=
ALTRI MODELLI						
Vallelunga	1964/67	1498/104	32.000	●●●	●●●	=
Mangusta	1967/71	4729/305	50.000	●●●	●●●	=
Deauville	1970/85	5763/300	12.000	●●	●●	=
Longchamp	1972/89	5763/300	18.000	●●	●●	=
FERRARI (Italia)						
12 CILINDRI V						
166 Inter	1948/51	1995/115	650.000	●●●	●●●	+
212 Inter	1951/53	2563/160	600.000	●●●	●●●	+
342 America	1952/53	4102/220	2.000.000	●●●	●●●	+
250 Europa	1953/54	2963/220	1.000.000	●●●	●●●	+
375 America	1953/54	4523/300	2.000.000	●●●	●●●	+
375 MM	1953/54	4523/340	5.000.000	●●●	●●●	+
250 GT coupé Pininfarina	1954/58	2953/240	350.000	●●●	●●●	=
250 GT cabriolet Pininfarina	1958/62	2953/240	400.000	●●●	●●●	=
250 GT spider California	1958/62	2953/240	1.500.000	●●●	●●●	=
250 GTL	1962/63	2953/240	650.000	●●●	●●●	+
250 Testa Rossa	1958/60	2953/290	8.000.000	●●●	●●●	+
250 GTO	1962/64	2953/270	15.000.000	●●●	●●●	+
250 Le Mans	1963/66	3286/320	7.500.000	●●●	●●●	=
410 Supercarriera	1955/58	4962/340	1.500.000	●●●	●●●	=
400 Supercarriera	1960/64	3867/340	1.500.000	●●●	●●●	=
500 Superfast	1964/67	4962/360	1.200.000	●●●	●●●	+
275 GTB	1964/66	3286/280	750.000	●●●	●●●	+
275 GTS	1964/66	3286/280	500.000	●●●	●●●	+
275 GTB/4	1966/68	3286/300	850.000	●●●	●●●	+
330 GTC	1966/68	3867/340	250.000	●●●	●●●	=
330 GTS	1966/68	3867/340	380.000	●●●	●●●	=
365 GTC	1969/70	4390/320	260.000	●●●	●●●	=
365 GTS	1969/70	4390/320	480.000	●●●	●●●	=
365 spider California	1966/67	4390/320	1.000.000	●●●	●●●	+
365 GTB/4 Daytona	1969/73	4390/350	350.000	●●●	●●●	=
365 GTS/4 Daytona spider	1970/73	4390/350	650.000	●●●	●●●	+
12 CILINDRI V 2+2						
250 GTE 2+2	1960/64	2953/240	140.000	●●●	●●●	=
330 GT 2+2	1964/67	3867/340	110.000	●●●	●●●	=
365 GT 2+2	1967/70	4380/310	100.000	●●●	●●●	=
365 GT/4	1971/72	4380/310	130.000	●●●	●●●	=
365 GT4 2+2	1972/76	4380/310	45.000	●●●	●●●	=
400 GT	1976/82	4823/310	34.000	●●●	●●●	=
400i	1982/86	4823/300	30.000	●●●	●●●	=
412	1986/88	4823/340	28.000	●●●	●●●	=
12 CILINDRI CONTRAPPONSI						
365 GT4 BB	1973/76	4390/380	135.000	●●●	●●●	=
BB 512	1976/82	4942/340	120.000	●●●	●●●	=
BB 512i	1982/84	4942/340	100.000	●●●	●●●	=
Testarossa	1984/92	4942/390	70.000	●●●	●●●	=
512TR	1992/95	4942/428	60.000	●●●	●●●	=
F512 M	1995/96	4942/411	65.000	●●●	●●●	=
8 CILINDRI						
308 GT4	1976/80	2927/250	24.000	●●●	●●●	=
308 polistere	1978/80	2927/255	70.000	●●●	●●●	=
208 GTB / GTS	1980/82	1981/155	24.000	●●	●●	=
208 Turbo GTB / GTS	1982/86	1981/220	28.000	●●●	●●●	=
GTB / GTS Turbo	1988/88	1981/254	36.000	●●●	●●●	=
308 GTB / GTS	1976/81	2927/255	30.000	●●●	●●●	=
308 GTB / GTi	1980/82	2927/215	28.000	●●●	●●●	=
308 GTB / GTS quattrovalvole	1982/86	2927/240	32.000	●●●	●●●	=
328 GTB / GTS	1986/89	3185/270	40.000	●●●	●●●	=
348 TB / TS	1989/93	3405/285	32.000	●●●	●●●	=
348 Spider	1992/93	3405/295	36.000	●●●	●●●	=
348 GTB / GTS	1993/95	3405/320	36.000	●●●	●●●	=
348 Spider 320 Cv	1992/96	3405/320	40.000	●●●	●●●	=
Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	👑	💶
Mondial 8	1980/82	2927/215	20.000	●●	●●	=
Mondial quattrovalvole	1982/86	2927/240	22.000	●●●	●●●	=
Mondial 3.2	1986/88	3185/270	22.000	●●●	●●●	=
Mondial T	1988/94	3405/300	24.000	●●●	●●●	=
Mondial quattrovalvole cabriolet	1983/86	2927/240	26.000	●●●	●●●	=
Mondial 3.2 cabriolet	1986/88	3185/270	26.000	●●●	●●●	=
Mondial T cabriolet	1988/94	3495/300	28.000	●●●	●●●	=
ALTRI MODELLI						
286 GTO	1984/86	2855/400	650.000	●●●	●●●	+
F40	1989/90	2936/478	450.000	●●●	●●●	+
F50	1996/98	4688/520	500.000	●●●	●●●	+
DINO V6						
206 GT	1968/71	1987/180	90.000	●●●	●●●	=
246 GT	1970/74	2418/195	100.000	●●●	●●●	=
246 GTS	1970/74	2418/195	120.000	●●●	●●●	=
DINO V8						
208 GT4	1975/80	1990/180	22.000	●●●	●●●	=
308 GT4	1973/76	2927/250	24.000	●●●	●●●	=
FIAT (Italia)						
500 TOPOLINO						
500 A	1946/48	569/12	12.000	●●	●●	=
500 B	1948/50	569/17	11.500	●●●	●●●	=
500 B Belvedere	1948/50	569/17	13.500	●●●	●●●	=
500 C	1950/55	569/17	10.000	●●●	●●●	=
500 C Belvedere	1950/55	569/17	12.000	●●●	●●●	=
1400 / 1900 E DERIVATE						
1400	1950/54	1394/44	8.500	●●●	●●●	=
1400 cabriolet	1950/54	1394/44	18.500	●●●	●●●	=
1400 diesel	1953/54	1901/140	6.500	●●●	●●●	=
1400 A berlina	1954/56	1394/50	6.500	●●●	●●●	=
1400 A cabriolet	1954/56	1394/50	16.500	●●●	●●●	=
1400 A diesel	1954/56	1901/40	5.500	●●●	●●●	=
1400 B berlina	1956/59	1394/50	6.000	●●●	●●●	=
1400 B cabriolet	1956/59	1394/50	15.000	●●●	●●●	=
1400 B diesel	1956/59	1901/40	5.000	●●●	●●●	=
1900 berlina	1952/54	1901/58	10.000	●●●	●●●	=
1900 coupé Granlance / cabriolet	1952/54	1901/58	16.500	●●●	●●●	=
1900 A berlina	1954/56	1901/70	8.500	●●●	●●●	=
1900 A coupé Granlance / cabriolet	1954/56	1901/70	15.000	●●●	●●●	=
1900 B berlina	1956/59	1901/80	7.000	●●●	●●●	=
1900 B coupé Granlance / cabriolet	1956/59	1901/80	13.500	●●●	●●●	=
NUOVA 500 E DERIVATE						
Nuova 500	1957/58	479/14	8.500	●●●	●●●	=
Nuova 500 normale	1958/60	479/14	7.000	●●●	●●●	=
Nuova 500 Lusso	1958/60	479/14	7.500	●●●	●●●	=
Nuova 500 Sport	1958/60	499/21	7.500	●●●	●●●	=
Nuova 500 D	1960/65	499/18	6.000	●●●	●●●	=
Nuova 500 F	1965/72	499/18	5.000	●●●	●●●	=
Nuova 500 L	1968/72	499/18	5.000	●●●	●●●	=
Nuova 500 R	1972/75	594/18	3.500	●●●	●●●	=
Nuova 500 Giardiniera	1960/66	499/18	4.000	●●●	●●●	=
Nuova 500 Gamine Vignale	1967/69	599/18	6.000	●●●	●●●	=
600 E DERIVATE						
600	1955/59	633/22	6.000	●●●	●●●	=
600 25 Cv	1959/60	633/25	6.000	●●●	●●●	=
600 D porto controvento	1960/65	767/29	3.500	●●●	●●●	=
600 D 2a serie	1965/70	767/29	3.000	●●●	●●●	=
600 Multipla	1966/67	767/22	12.000	●●●	●●●	=
600 D Multipla	1960/67	767/29	10.000	●●●	●●●	=
750 Granlance Votti	1960/64	767/29	6.500	●●●	●●●	=
850 E DERIVATE						
850	1964/68	843/34	2.000	●●●	●●●	=
850 Idroconvert	1968/72	843/34	2.400	●●●	●●●	=
850 Super	1964/68	843/37	2.600	●●●	●●●	=
850 Special	1968/72	843/47	2.800	●●●	●●●	=
850 coupé	1965/68	843/47	6.500	●●●	●●●	=
850 Sport coupé 2/3a serie	1968/72	903/52	6.000	●●●	●●●	=
850 Spider	1965/68	843/49	7.500	●●●	●●●	=
850 Spider CL	1965/68	843/49	7.000	●●●	●●●	=
850 Spider	1968/72	903/52	7.000	●●●	●●●	=
850 Sport spider 2/3a serie	1968/72	903/52	6.000	●●●	●●●	=
850 Spider	1965/68	843/49	7.500	●●●	●●●	=
850 Spider 2/3a serie	1968/72	903/52	6.000	●●●	●●●	=
850 Spider	1968/72	1093/37	8.500	●●●	●●●	=
1100 E DERIVATE						
1100 A	1953/56	1089/37	8.500	●●●	●●●	=
1100 B	1953/56	1089/37	7.500	●●●	●●●	=
1100 familiare	1953/56	1089/37	7.500	●●●	●●●	=
Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	👑	💶
1100 / 103 TV	1953/56	1089/44	8.500	●●	●●	=
1100 / 103 2a serie	1956/57	1089/40	7.000	●●●	●●●	=
1100 / 103 familiare	1956/57	1089/40	7.000	●●●	●●●	=
1100 / 103 TV 2a serie	1956/57	1089/44	8.000	●●●	●●●	=
1100 / 103 3a serie	1957/62	1089/44	6.000	●●●	●●●	=
1100 / 103 familiare	1957/62	1089/44	6.000	●●●	●●●	=
1100 / 103 TV 3a serie	1957/62	1089/52	7.000	●●●	●●●	=
1100 D	1962/66	1221/55	3.000	●●●	●●●	=
1100 familiare	1962/66	1221/55	3.000	●●●	●●●	=
1100 R	1966/69	1221/55	2.500	●●●	●●●	=
1100 R familiare	1966/69	1221/55	2.500	●●●	●●●	=
1200 Granlance / cabriolet	1957/60	1221/56	7.500	●●●	●●●	=
1300 / 1500 E DERIVATE						
1300 berlina	1961/66	1295/65	3.500	●●●	●●●	=
1300 familiare	1962/					

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€
130 coupé	1971/77	3238/165	6.500	•	•	=
126	1972/76	594/23	1.500	•	•	=
126 650	1976/82	652/24	1.200	•	•	=
126 Personal / Personal 4	1976/82	652/24	1.500	•	•	=
126 Black / Silver / Red / Brown	1978/82	652/24	1.500	•	•	=
126 uniflotta	1982/88	652/24	1.200	•	•	=
126 B1s / Up	1988/92	704/26	1.200	•	•	=
127 E DERIVATE						
127 2p / 3p	1971/77	903/47	1.500	•	•	=
127 Special 2p / 3p	1974/77	903/47	1.500	•	•	=
127 900 L / C2 / 3p	1977/81	903/45	1.200	•	•	=
127 900 CL 4p	1977/81	903/45	1.200	•	•	=
127 1050 CL 2p / 3p	1977/81	1049/50	1.500	•	•	=
127 Top 3p	1979/80	1049/50	1.500	•	•	=
127 Rustica	1979/81	1049/50	1.000	•	•	=
127 Sport 70 HP 3p	1978/81	1049/50	3.500	•	•	=
127 900 Special / Super 2p / 3p	1981/83	903/45	1.200	•	•	=
127 1050 Super 3p	1981/83	1049/50	1.500	•	•	=
127 Sport 75 HP 3p	1981/83	1301/75	3.500	•	•	=
127 1050 3p	1981/86	1050/50	1.000	•	•	=
127 D 3p	1981/86	1301/45	1.000	•	•	=
127 Panorama	1981/86	1050/50	1.000	•	•	=
127 D Panorama	1981/86	1301/45	1.000	•	•	=
128 E DERIVATE						
128 2p / 4p	1969/76	1116/55	2.500	•	•	=
128 familiare	1969/76	1116/55	2.500	•	•	=
128 Special 1100 2p / 4p	1974/76	1116/55	2.500	•	•	=
128 Special 1300 2p / 4p	1974/76	1290/60	2.500	•	•	=
128 rally	1971/76	1290/67	6.500	•	•	=
128 1100 / C2 / 2p / 4p	1976/83	1116/55	1.500	•	•	=
128 1300 CL 4p	1976/83	1290/60	1.500	•	•	=
128 1100 / CL Panorama	1976/83	1116/55	1.500	•	•	=
128 1300 Panorama CL	1976/83	1290/60	1.500	•	•	=
128 1100 Sport / SL Coupé	1971/75	1116/64	3.500	•	•	=
128 1300 Sport / SL Coupé	1971/75	1290/75	4.000	•	•	=
128 3p 1100	1975/79	1116/65	3.000	•	•	=
128 3p 1300	1975/79	1290/75	3.000	•	•	=
131 E DERIVATE						
131 Mirafiori 1300 / S 2p / 4p	1974/78	1290/65	1.000	•	•	=
131 Mirafiori 1600 / S 4p	1974/78	1585/75	1.000	•	•	=
131 familiare 1300	1974/78	1290/65	1.500	•	•	=
131 familiare 1600 / S	1974/78	1585/75	1.500	•	•	=
131 1300 L / CL 2p / 4p	1978/81	1301/65	1.000	•	•	=
131 1300 Super 4p	1978/81	1301/78	1.200	•	•	=
131 1600 CL 4p	1978/81	1585/75	1.000	•	•	=
131 1600 Super 4p	1978/81	1585/96	1.200	•	•	=
131 1300 Panorama L	1978/81	1301/65	1.200	•	•	=
131 1600 Panorama CL	1978/81	1585/78	1.200	•	•	=
131 1600 Panorama Super	1978/81	1585/88	2.500	•	•	=
131 1300 CL 4p 3a serie	1981/83	1301/65	1.000	•	•	=
131 1300 Superriflettore 4p 3a serie	1981/83	1301/78	1.500	•	•	=
131 1600 CL 4p 3a serie	1981/83	1585/75	1.000	•	•	=
131 1600 Superriflettore 4p 3a serie	1981/83	1585/96	1.500	•	•	=
131 2000 Superriflettore 4p 3a serie	1981/83	1995/115	1.800	•	•	=
131 1300 Panorama CL 3a serie	1981/83	1301/65	1.500	•	•	=
131 1600 Superriflettore Pan 3a serie	1981/83	1585/96	2.000	•	•	=
131 2000 Super Pan 3a serie	1981/83	1995/115	2.500	•	•	=
131 Maratona benzina	1982/83	1995/115	5.000	•	•	=
131 Racing	1978/81	1995/115	7.500	•	•	=
131 Abarth Volumetrico	1980/81	1995/135	10.000	•	•	=
131 Abarth rally	1976/78	1995/140	60.000	•	•	=
132						
132 1600 / 1600 Special	1972/74	1592/98	2.000	•	•	=
132 1800 Special	1972/74	1756/105	2.500	•	•	=
132 1600 GL / GLS	1974/77	1592/98	2.000	•	•	=
132 1800 GLS	1974/77	1756/105	2.200	•	•	=
132 1600 3a serie	1977/81	1585/98	1.800	•	•	=
132 2000 3a serie	1977/81	1995/112	2.000	•	•	=
X 1/9	1972/78	1290/75	8.500	•	•	=
X 1/9 Special	1972/78	1290/75	8.500	•	•	=
X 1/9 Five Speed	1978/82	1498/85	8.000	•	•	=
X 1/9 Bertone	1982/89	1498/85	7.500	•	•	=
DINO						
Dino coupé	1966/69	1987/180	18.500	•	•	=
Dino spider	1967/69	1987/180	35.000	•	•	=
Dino 2400 coupé	1969/73	2418/180	20.000	•	•	=
Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€
Dino 2400 spider	1969/73	2418/180	38.500	•	•	=
PANDA						
Panda 30	1980/83	652/30	1.000	•	•	=
Panda 30 L / CL / Super	1983/85	652/30	1.000	•	•	=
Panda 45	1983/85	903/45	1.000	•	•	=
Panda 45 Super	1980/83	903/45	1.000	•	•	=
Panda 4x4	1983/86	965/48	1.200	•	•	=
UNO						
Uno 45 / S / ES 3p	1983/85	903/45	1.000	•	•	=
Uno 55 / S 3p / 5p	1983/85	1116/55	1.000	•	•	=
Uno 70 3p	1983/85	1301/70	1.200	•	•	=
Uno SX 3p / 5p	1984/85	1301/70	1.200	•	•	=
Uno Turbo i.e.	1984/85	1301/105	6.000	•	•	=
RITMO E DERIVATE						
Ritmo 60 L / 5p / 1050 cc	1979/82	1049/50	500	•	•	=
Ritmo 60 L / CL 3p / 5p	1978/79	1116/60	500	•	•	=
Ritmo 65 L / CL 3p / 5p	1978/82	1301/65	500	•	•	=
Ritmo 75 CL 3p / 5p	1978/82	1498/75	1.000	•	•	=
Ritmo Targa Oro 3p / 5p	1979/82	1301/66	1.000	•	•	=
Ritmo 75 Super 5p	1981/82	1301/75	1.200	•	•	=
Ritmo 85 Super 5p	1981/82	1498/85	1.000	•	•	=
Ritmo 105 CL 3p	1981/82	1585/105	3.000	•	•	=
Ritmo 125 CL / Abarth 3p	1981/82	1595/125	6.500	•	•	=
Ritmo D L / CL 5p	1980/82	1714/55	500	•	•	=
Ritmo 60 L / CL 5p 2a serie	1982/88	1116/55	800	•	•	=
Ritmo 70 S 5p 2a serie	1982/88	1301/68	800	•	•	=
Ritmo 85 S 5p 2a serie	1982/85	1498/82	1.000	•	•	=
Ritmo 100 S 5p	1985/87	1585/105	1.000	•	•	=
Ritmo 105 CL 3p 2a serie	1982/88	1585/105	3.500	•	•	=
Ritmo 130 CL / Abarth 3p 2a serie	1982/88	1995/130	7.500	•	•	=
Ritmo D L / CL 5p 2a serie	1982/88	1714/55	500	•	•	=
Ritmo 60 Team / Super Team 5p	1987/88	1116/55	500	•	•	=
Ritmo 70 Super Team 5p	1987/88	1301/68	800	•	•	=
Ritmo 100 Super Team 5p	1987/88	1585/105	800	•	•	=
Ritmo D Team 5p	1987/88	1714/58	500	•	•	=
Ritmo Turbo D 5p	1988/88	1929/80	1.000	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio	1981/82	1498/85	2.500	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio 2a serie	1982/85	1498/85	2.500	•	•	=
Ritmo 70 S Cabrio Bertone	1985/88	1301/68	2.500	•	•	=
Ritmo 100 S Cabrio Bertone	1985/88	1585/105	3.000	•	•	=
REGATA						
Regata 70 / 70 S	1983/86	1301/68	1.000	•	•	=
Regata 100 S	1983/86	1565/100	1.000	•	•	=
Regata 100 S Weekend	1984/86	1565/100	1.200	•	•	=
Regata 70 / 70 Srst	1986/90	1301/65	1.000	•	•	=
Regata 100 L e Srst	1986/90	1565/105	1.200	•	•	=
Regata 100 L e S Weekendrst	1986/90	1565/101	1.500	•	•	=
ARGENTINA						
Argenta 1600	1981/83	1592/98	1.000	•	•	=
Argenta 2000 l.e.	1981/83	1995/122	1.200	•	•	=
Argenta D	1981/83	2445/72	1.000	•	•	=
Argenta 100	1983/85	1592/98	1.000	•	•	=
Argenta 120 l.e.	1983/85	1995/122	1.000	•	•	=
Argenta SX	1984/85	1995/135	1.500	•	•	=
Argenta Ds	1983/85	2445/72	1.000	•	•	=
Argenta Turbo Ds	1983/85	2445/90	1.000	•	•	=
CROMA						
Croma L.e.	1985/91	1995/120	1.000	•	•	=
Croma Turbo l.e.	1985/91	1995/155	1.500	•	•	=
Croma L.e. S Resylling	1992/97	1995/120	1.000	•	•	=
Croma L.e. 16vrst	1992/97	1995/140	1.000	•	•	=
Croma Turbo l.e. rst	1991/97	1995/158	1.500	•	•	=
Croma 2.5V6rst	1992/97	2492/156	2.500	•	•	=
AR / CAMPAGNOLO						
AR 51 / AR 55 / AR 59	1951/55	1901/53	5.000	•	•	=
Campagnolo A	1955/59	1901/63	4.000	•	•	=
Campagnolo B	1959/74	1901/63	4.000	•	•	=
Nuova Campagnolo	1974/87	1995/80	3.500	•	•	=
Nuova Campagnolo Diesel	1974/87	2445/80	3.500	•	•	=
ALTRI MODELLI						
8V	1952/54	1996/105	180.000	•	•	=
FORD (Germania - Regno Unito)						
Cortina Lotus	1967/70	1558/105	36.000	•	•	=
Escort 1300 GT	1968/74	1298/75	6.500	•	•	=
Escort Mexico	1970/74	1601/86	8.500	•	•	=
Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€
Escort RS 1600	1970/74	1601/120	18.000	•	•	=
Capri 2600 RS	1970/75	2637/150	18.500	•	•	=
Sierra Cosworth	1988/91	1993/204	6.500	•	•	=
Sierra Cosworth 4x4	1990/93	1993/204	7.500	•	•	=
HILLMAN (Regno Unito)						
Minx MkIV	1949/61	1265/38	3.000	•	•	=
Minx MkIV Convertible	1949/61	1265/38	6.500	•	•	=
Imp	1963/76	874/26	2.000	•	•	=
HONDA (Giappone)						
S 600 coupé	1964/70	606/57	10.000	•	•	=
S 600 Convertible	1964/70	606/57	12.500	•	•	=
INNOCENTI (Italia)						
950 / 1100						
950 spider	1960/63	948/43	6.500	•	•	=
1100 coupé	1967/69	1098/58	6.000	•	•	=
1100 spider	1963/69	1098/50	7.000	•	•	=
A40						
A40	1960/63	948/43	2.000	•	•	=
A40 S	1960/63	1098/50	2.500	•	•	=
IM3						
IM3	1963/68	1098/50	2.500	•	•	=
J4 / J5						
J4	1964/70	1098/50	2.000	•	•	=
J4S	1966/70	1098/50	2.500	•	•	=
J5	1970/73	1098/58	2.50			

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€	Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€	Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€														
Fidia 350	1967/73	5359/350	26.000	***	**	=	ESPAÑA	1968/70	3929/325	50.000	***	**	=	Flavia 2000 820	1971/72	1991/114	3.000	**	•	=														
Fidia IR 10	1967/73	5762/330	24.000	***	**	=	Espada 2a / 3a serie	1970/78	3929/350	45.000	***	**	=	Flavia 2000 820 Iniezione	1971/72	1991/131	3.200	***	•	=														
LELE							URRACO E DERIVATE							2000	1971/72	1991/115	2.500	•	•	=														
Lele 300	1969/73	5359/300	30.000	***	***	+	Urraco P 200	1975/77	1973/182	20.000	*	**	=	1900 L.e.	1972/73	1991/125	2.800	•	•	=														
Lele 350	1969/73	5359/350	34.000	***	***	+	Urraco P 250	1972/77	2463/220	26.000	**	**	=	Flavia coupé	1962/65	1799/88	6.500	**	•	=														
Lele IR 6	1970/73	5762/360	36.000	***	***	+	Urraco P 300	1975/79	2966/250	30.000	**	**	=	Flavia coupé Sport	1962/65	1799/95	15.000	**	**	=														
Lele Sport	1971/73	5762/360	42.000	***	***	+	Silhouette	1979/81	2966/285	34.000	**	**	=	Flavia coupé Iniezione	1963/68	1799/102	8.500	***	•	=														
JAGUAR (Regno Unito)																																		
XX							Jaipa / Jaipa 2a serie	1981/88	3485/255	38.000	**	**	=	Flavia coupé 820	1968/71	1799/140	9.500	***	**	=														
XX 120 FHC	1948/54	3442/180	80.000	***	***	+	COUNTACH	1974/78	3929/375	140.000	***	***	=	2000 coupé	1971/72	1991/115	10.000	**	•	=														
XX 120 DHC / OTS	1948/54	3442/180	100.000	***	***	+	Couatchi LP 400	1978/82	3929/350	125.000	***	***	=	2000 coupé HF Iniezione	1971/73	1991/125	10.000	***	•	=														
XX 120 SE FHC	1951/54	3442/180	85.000	***	***	+	Couatchi LP 400 S	1982/85	4754/375	130.000	***	***	=	Flavia convertibile	1962/65	1799/88	24.000	**	***	+														
XX 120 SE DHC / OTS	1951/54	3442/180	110.000	***	***	+	Couatchi LP 500 S	1985/88	5167/455	135.000	***	***	=	Flavia convertibile Sport	1962/65	1799/95	28.000	***	•	=														
XX 120 SE 210 Cv FHC	1951/54	3442/210	100.000	***	***	+	Couatchi Quattrovalvole	1988/90	5167/455	135.000	***	***	=	Flavia convertibile Iniezione	1963/68	1799/102	28.000	***	•	=														
XX 120 SE 210 Cv DHC / OTS	1951/54	3442/210	125.000	***	***	+	Couatchi 25th Anniversary							FULVIA E DERIVATE																				
XX 140 FHC	1954/57	3442/190	65.000	***	***	=	LM 002	1986/90	5167/455	50.000	***	**	=	Flavia	1963/64	1091/58	2.500	•	•	=														
XX 140 DHC / OTS	1954/57	3442/190	80.000	***	***	=	LM 002 5.2i cat	1990/94	5167/455	50.000	***	**	=	Fulvia 2C	1964/67	1091/71	2.800	•	•	=														
XX 140 SE FHC	1954/57	3442/210	70.000	***	***	=	LANCIA (Italia)																											
XX 140 SE DHC / OTS	1954/57	3442/210	85.000	***	***	=	ARDEA E DERIVATE	1939/41	903/29	12.000	***	**	=	Flavia 2C	1967/68	1216/80	3.000	**	•	=														
XX 150 3.0 FHC	1957/59	3442/190	65.000	***	***	=	Ardea 2a / 3a / 4a serie	1941/52	903/29	10.000	***	**	=	Flavia 2C 810-200	1967/68	1216/80	3.000	**	•	=														
XX 150 3.0 DHC / OTS	1957/59	3442/190	80.000	***	***	=	Ardea tassi Roma	1940/43	903/29	10.000	***	**	=	Flavia 2C 818-211	1967/68	1231/80	3.000	**	•	=														
XX 150 3.4 FHC	1957/59	3442/250	70.000	***	***	=	APRILIA E DERIVATE	1936/39	1351/47	24.000	***	**	=	Flavia 2C GTE	1968/69	1298/87	3.500	•	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/250	85.000	***	***	=	Aprilia 2a serie	1939/49	1486/48	22.000	***	**	=	Flavia 2C 818-610	1969/70	1298/95	2.000	•	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/250	125.000	***	***	=	Aprilia 2a serie	1942/49	1486/48	38.000	***	**	=	Flavia 2C 818-612	1970/72	1298/85	2.000	•	•	=														
XX 140 FHC	1954/57	3442/190	65.000	***	***	=	APURELLA E DERIVATE	1950/53	1754/56	18.000	**	***	=	Flavia coupé 1.2	1966/67	1231/80	7.500	**	•	=														
XX 140 DHC / OTS	1954/57	3442/190	80.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.2 HF	1966/67	1231/88	20.000	***	**	=														
XX 140 SE FHC	1954/57	3442/210	70.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.3 HF	1967/69	1298/87	7.000	**	•	=														
XX 140 SE DHC / OTS	1954/57	3442/210	85.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.3 rally S	1968/69	1298/90	7.500	•	•	=														
XX 150 3.4 FHC	1957/59	3442/190	65.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.3 rally HF	1967/69	1298/101	22.500	***	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	80.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 rally HF / Lusso	1969/70	1584/114	25.000	***	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF	1969/70	1584/114	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/65	20.000	**	***	=	Flavia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1298/90	6.500	**	•	=														
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442/190	125.000	***	***	=	Apurella 610 / B10 1a serie	1952/53	1915/																									

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€
GAMMA E DERIVATE						
Gamma 2000	1976/79	1999/120	1.500	•	•	=
Gamma 2500	1976/79	2484/140	2.000	•	•	=
Gamma 2500 coupé	1976/79	1999/120	5.000	•	•	=
Gamma 2500 coupé	1976/79	2484/140	6.000	•	•	=
Gamma 2000 2a serie	1979/82	1999/120	1.500	•	•	=
Gamma 2000 2a serie	1979/82	2484/140	2.500	•	•	=
Gamma 2000 coupé 2a serie	1979/82	1999/120	6.000	•	•	=
Gamma 2500 L.e. coupé 2a serie	1979/82	2484/140	6.500	•	•	=
DELTA 1A SERIE						
Delta 1300	1979/84	1301/75	1.000	•	•	=
Delta 1300 78/79 1300 LX	1984/86	1301/78	1.200	•	•	=
Delta 1500 automatica	1979/86	1498/85	1.000	•	•	=
Delta 1500 LX	1981/86	1498/85	1.200	•	•	=
Delta 1600 GT	1984/86	1585/105	1.500	•	•	=
Delta HF	1984/86	1585/130	2.000	•	•	=
Delta 1300 / 1300 LX 2a serie	1986/94	1301/78	1.500	•	•	=
Delta 1500 automatica 2a serie	1986/98	1498/85	1.200	•	•	=
Delta GT L.e. 2a serie	1986/94	1585/108	1.500	•	•	=
Delta GT L.e. cat 2a serie	1992/94	1585/90	1.200	•	•	=
Delta HF L.e. turbo 2a serie	1986/94	1585/140	2.000	•	•	=
Delta HF L.e. cat 2a serie	1992/94	1585/132	1.600	•	•	=
Delta turbo ds 2a serie	1986/92	1929/80	1.000	•	•	=
= Delta HF 4WD	1986/88	1995/165	10.000	•	•	=
Delta HF Integrale	1988/89	1995/185	12.500	•	•	=
Delta HF Integrale 16v	1989/91	1995/200	15.000	•	•	=
Delta HF Integrale evoluzione	1991/94	1995/200	40.000	•	•	=
Delta HF Integrale Martini	1992/94	1995/200	60.000	•	•	=
Delta HF Integrale Club Italia	1993/94	1995/200	65.000	•	•	=
Delta HF Integrale Dealers' Collection	1993/94	1995/200	70.000	•	•	=
PRISMA						
Prisma 1300	1980/86	1301/78	1.000	•	•	=
Prisma 1500	1980/86	1498/85	1.000	•	•	=
Prisma 1600	1980/86	1585/105	1.000	•	•	=
Prisma ds	1980/86	1929/65	600	•	•	=
Prisma turbo ds	1980/86	1929/80	800	•	•	=
Prisma 1300 2a serie	1986/90	1301/78	1.200	•	•	=
Prisma 1500 / 1500 LX 2a serie	1986/90	1498/85	1.200	•	•	=
Prisma 1600 2a serie	1986/90	1585/100	1.200	•	•	=
Prisma 1600 LX 2a serie	1986/90	1585/108	1.200	•	•	=
Prisma 1600 LX 2a serie	1986/90	1585/108	1.500	•	•	=
Prisma 4WD 2a serie	1986/88	1995/115	3.000	•	•	=
Prisma Integrale 2a serie	1988/90	1995/115	3.500	•	•	=
Prisma ds 2a serie	1988/90	1929/65	800	•	•	=
Prisma turbo ds 2a serie	1988/90	1929/80	1.000	•	•	=
THEMA E DERIVATE						
Thema L.e.	1984/88	1995/120	1.500	•	•	=
Thema L.e. turbo	1984/88	1995/165	1.800	•	•	=
Thema 6V	1984/88	2848/150	1.500	•	•	=
Thema 6V limousine	1987/88	2848/150	2.500	•	•	=
Thema 8.32	1988/89	2927/215	7.500	•	•	=
Thema turbo ds	1988/89	2445/100	1.000	•	•	=
Thema L.e. 2a serie	1988/92	1995/120	1.500	•	•	=
Thema L.e. 16v 2a serie	1988/92	1995/150	1.600	•	•	=
Thema L.e. turbo 16v 2a serie	1988/92	1995/185	2.000	•	•	=
Thema 6V 2a serie	1988/92	2849/150	1.500	•	•	=
Thema 6V limousine 2a serie	1988/90	2849/150	2.500	•	•	=
Thema 8.32 2a serie	1988/92	2927/215	8.000	•	•	=
Thema turbo ds 2a serie	1988/92	2499/118	1.000	•	•	=
Thema L.e. 16v 2a serie	1988/92	2499/118	1.000	•	•	=
Thema L.e. 16v LE / LS / LX 3a serie	1992/93	1995/155	1.500	•	•	=
Thema L.e. turbo 16v LE / LS / LX 3a serie	1992/93	1995/205	2.000	•	•	=
Thema 3.0 V6 LE / LS / LX 3a serie	1992/93	2859/175	2.000	•	•	=
Thema turbo ds / LE / LS 3a serie	1992/93	2499/118	1.200	•	•	=
Thema L.e. turbo SW	1986/88	1995/165	2.000	•	•	=
Thema turbo ds SW	1986/88	2445/100	1.200	•	•	=
Thema L.e. 16v SW 2a serie	1988/92	1995/150	1.800	•	•	=
Thema L.e. turbo 16v SW 2a serie	1988/92	1995/185	2.400	•	•	=
Thema turbo ds SW 2a serie	1988/92	2499/118	1.500	•	•	=
Thema L.e. 16v LE / LS / SW 2a serie	1992/93	1995/155	1.800	•	•	=
Thema L.e. 16v LE / LS / SW 3a serie	1992/93	1995/205	2.400	•	•	=
Thema 3.0 V6 LE / LS / LX SW 3a serie	1992/93	2859/175	2.400	•	•	=
Thema turbo ds / LE / LS SW 3a serie	1992/95	2499/118	1.500	•	•	=
ALTRI MODELLI						
Stratos HF	1974/75	2418/190	220.000	•	•	=
Rally 037	1982/85	1995/205	130.000	•	•	=
Delta S4	1985/87	1759/250	100.000	•	•	=
LAND ROVER (Regno Unito)						
80 / 88						
80	1948/54	1595/50	10.000	•	•	=
86 / 88 / 88 D 1 serie	1954/56	1997/51	8.500	•	•	=
86 / 88 / 88 D 2 serie	1958/71	1997/51	5.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€
88 / 88 D III serie						
107 / 109	1972/84	2285/62	4.000	•	•	=
107 / 109 D 1 serie	1955/58	1997/51	8.500	•	•	=
109 / 109 D II serie	1958/71	1997/51	5.000	•	•	=
109 / 109 D III serie	1972/84	2285/62	4.000	•	•	=
109 V8	1979/85	3528/115	6.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€
RANGE ROVER						
Range Rover	1970/87	3528/135	5.000	•	•	=
Range Rover TD	1986/88	2393/110	3.500	•	•	=

LOTUS (Regno Unito)

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€
SEVEN						
Seven	1957/60	1172/37	34.000	•	•	=
Seven S2	1960/68	1340/95	30.000	•	•	=
Seven S3	1968/70	1340/105	28.000	•	•	=
Seven S4	1970/72	1588/128	26.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€
ELAN						
Elan coupé	1962/75	1588/128	22.000	•	•	=
Elan spider	1962/75	1588/128	25.000	•	•	=
ALTRI MODELLI						
Europa	1968/75	1588/128	21.500	•	•	=
Esprit	1975/85	1973/162	16.500	•	•	=
Esprit turbo	1978/92	2174/220	20.000	•	•	=

MASERATI (Italia)

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€
3500 GT / 5000 GT						
3500 GT	1957/61	3485/220	135.000	•	•	=
3500 GT Intezione	1961/65	3485/235	140.000	•	•	=
3500 GT spider	1960/61	3485/220	165.000	•	•	=
5000 GT	1959/60	4938/340	350.000	•	•	=
5000 GT Intezione	1960/65	4938/340	360.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€
SEBRING						
Sebring 3.5	1962/64	3485/235	60.000	•	•	=
Sebring 3.5 2a serie	1964/69	3485/235	58.000	•	•	=
Sebring 3.7 2a serie	1964/69	3694/245	60.000	•	•	=
Sebring 4.0 2a serie	1964/69	4012/255	65.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€
MISTRAL						
Mistral 3.7	1963/70	3485/245	75.000	•	•	=
Mistral 4.0	1966/70	4012/255	85.000	•	•	=
Mistral 4.0 spider	1964/70	4012/255	120.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€
SEBRING 3.5						
Sebring 3.5	1962/64	3485/235	60.000	•	•	=
Sebring 3.5 2a serie	1964/69	3485/235	58.000	•	•	=
Sebring 3.7 2a serie	1964/69	3694/245	60.000	•	•	=
Sebring 4.0 2a serie	1964/69	4012/255	65.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	👑	💶
230	1965/68	2281/105	5.000	•	•	=
230 S	1965/68	2281/120	7.500	•	•	=
190 D/200 D	1962/68	1998/55	3.000	•	•	=
220 b	1960/65	2195/105	5.000	•	•	=
220 S	1960/65	2195/110	7.500	•	•	=
220 SE	1960/65	2195/120	8.500	•	•	=
220 SE coupé	1961/67	2195/120	38.000	•	•	=
220 SE cabriolet	1961/67	2195/120	58.000	•	•	=
300 SE	1961/62	2996/180	11.500	•	•	=
300 SE 170 Cv	1962/65	2996/170	12.000	•	•	=
300 SE coupé	1961/67	2996/170	44.000	•	•	=
300 SE cabriolet	1961/67	2996/170	62.000	•	•	=
190 Universal	1964/65	1897/80	5.000	•	•	=
190 Universal	1964/65	1998/55	5.000	•	•	=
200 Universal	1965/68	1998/95	7.500	•	•	=
230 Universal	1965/68	2281/105	8.500	•	•	=
235 Universal	1965/68	2281/120	10.000	•	•	=
200 Universal	1965/68	1998/55	6.500	•	•	=
W 108 / W 109 / W 111 / W 112 SERIE S E DERIVATE						
250 S	1965/69	2496/130	3.500	•	•	=
250 SE	1965/69	2496/150	4.000	•	•	=
280 S	1967/72	2778/140	4.000	•	•	=
280 SE / SEL	1967/72	2778/160	5.000	•	•	=
300 SE / SEL	1965/69	2996/170	6.500	•	•	=
280 SE / SEL 3.5	1969/72	3499/200	7.000	•	•	=
280 SE / SEL 4.5	1971/72	4520/225	8.500	•	•	=
300 SE / SEL 3.5	1969/72	3499/200	7.500	•	•	=
300 SEL 4.5	1971/72	4520/225	9.500	•	•	=
300 SEL 6.3	1968/72	6330/250	18.000	•	•	=
250 SE coupé	1965/68	2496/150	32.000	•	•	=
250 SE cabriolet	1965/68	2496/150	40.000	•	•	=
280 SE coupé	1968/72	2778/160	34.000	•	•	=
280 SE cabriolet	1968/72	2778/160	42.000	•	•	=
300 SE coupé	1965/68	2996/170	36.000	•	•	=
300 SE cabriolet	1965/68	2996/170	44.000	•	•	=
280 SE 3.5 coupé	1968/72	3499/200	38.000	•	•	=
280 SE 3.5 cabriolet	1968/72	3499/200	48.000	•	•	=
300 SE 3.5 coupé	1969/72	3499/200	40.000	•	•	=
300 SE 3.5 cabriolet	1969/72	3499/200	50.000	•	•	=
W 100						
600	1963/81	6330/250	130.000	•	•	=
600 Pullman	1963/81	6330/250	150.000	•	•	=
600 Landauette	1963/81	6330/250	160.000	•	•	=
W 114/8 / W 115/8 BERLINE						
200	1968/76	1988/95	3.500	•	•	=
220	1967/73	2197/105	4.000	•	•	=
230.4	1973/76	2277/110	4.500	•	•	=
230.6 / 230.6 Lunga	1968/73	2292/120	5.000	•	•	=
250	1967/72	2496/130	5.000	•	•	=
250 2.8	1970/76	2778/130	5.500	•	•	=
280	1973/76	2746/160	6.000	•	•	=
280 E	1972/76	2746/185	6.500	•	•	=
200 D	1968/76	1988/55	2.500	•	•	=
220 D / 220 D Lunga	1967/76	2197/100	3.500	•	•	=
240 D / 240 D Lunga	1973/76	2404/65	3.500	•	•	=
240 D 3.0	1975/76	2971/180	4.500	•	•	=
W 114/8 / W 115/8 COUPÉ						
250 C	1969/72	2496/130	8.500	•	•	=
250 C 2.8	1969/76	2778/140	9.000	•	•	=
250 CE	1969/72	2496/150	9.500	•	•	=
280 C	1972/76	2746/160	10.000	•	•	=
280 CE	1972/76	2746/185	11.000	•	•	=
W 123 BERLINE E DERIVATE						
200	1975/80	1988/94	1.800	•	•	=
200 109 Cv	1979/85	1997/109	2.000	•	•	=
230 E	1979/85	2299/136	2.500	•	•	=
250 / 250 Lunga	1975/79	2252/129	2.500	•	•	=
250 140 Cv / 250 140 Cv Lunga	1979/85	2525/140	2.800	•	•	=
280 E	1975/79	2746/177	3.500	•	•	=
280 E 185 Cv	1979/85	2746/185	3.600	•	•	=
200 D	1975/79	1998/55	1.500	•	•	=
200 D 60 Cv	1979/85	1998/60	1.500	•	•	=
240 D / 240 D Lunga	1975/78	2399/65	2.000	•	•	=
240 D 72 Cv / 240 D 72 Cv Lunga	1978/85	2399/72	2.000	•	•	=
300 D / 300 D Lunga	1975/78	3005/80	2.500	•	•	=
300 D 88 Cv / 300 D 88 Cv Lunga	1978/85	3005/88	2.800	•	•	=
200 T	1976/80	1988/94	2.500	•	•	=
W 108 / W 109 / W 111 / W 112 SERIE S E DERIVATE						
200T	1979/86	1997/109	2.800	•	•	=
230TE	1979/86	2299/136	3.200	•	•	=
280TE	1976/79	2746/177	5.000	•	•	=
280TE 185 Cv	1979/86	2746/185	5.000	•	•	=
240TD	1976/86	2399/72	3.000	•	•	=
300TD	1976/78	3005/80	3.500	•	•	=
300TD 88 Cv	1978/86	3005/80	4.000	•	•	=
300TD Turbo	1980/86	2998/125	6.000	•	•	=
230C	1977/79	2299/109	3.500	•	•	=
230CE	1979/84	2999/136	4.000	•	•	=
280C	1977/80	2746/156	4.000	•	•	=
280CE	1977/79	2746/177	5.000	•	•	=
280CE 185 Cv	1979/84	2746/185	5.500	•	•	=
W 116 SERIE S						
280S	1972/79	2746/160	3.000	•	•	=
280SE / SEL	1972/79	2746/185	3.500	•	•	=
350SE / SEL	1972/79	3499/200	4.500	•	•	=
450SE / SEL	1972/79	4520/225	5.000	•	•	=
450SEL 6.9	1975/79	6834/286	10.000	•	•	=
300SD	1977/79	2998/125	5.000	•	•	=
W 121 BERLINE						
190	1982/86	1997/90	1.500	•	•	=
190 105 Cv	1986/91	1997/105	1.800	•	•	=
190 E	1982/91	1997/122	2.500	•	•	=
190 E 2.3-16	1984/88	2299/180	8.000	•	•	=
190 E 2.5-16	1988/91	2498/195	10.000	•	•	=
190 E 2.6	1986/91	2599/166	3.500	•	•	=
190 D	1982/91	1998/172	1.500	•	•	=
190 D 2.5 Turbo	1988/91	2497/122	2.000	•	•	=
190 E 2.0st	1991/94	1997/122	2.800	•	•	=
190 E 2.5-16rst	1991/94	2498/195	6.500	•	•	=
190 E 2.6rst	1991/94	2599/166	3.800	•	•	=
190 Drst	1991/94	1997/122	1.800	•	•	=
190 D 2.5 Turbo rst	1991/94	2497/122	2.400	•	•	=
W 124 BERLINE E DERIVATE						
200	1984/92	1997/109	1.000	•	•	=
200 E	1984/92	1997/122	1.900	•	•	=
200 E-16	1991/92	1996/136	1.200	•	•	=
260 E / 260 E Limousine / 4-Matic	1984/92	2599/170	1.500	•	•	=
300 E / 4-Matic	1984/92	2962/188	2.500	•	•	=
300 E-24	1989/92	2962/231	3.000	•	•	=
200T	1988/92	1997/109	2.000	•	•	=
200TE	1988/92	1997/122	2.500	•	•	=
200TE-16	1991/92	1997/136	2.500	•	•	=
300TE / 4-Matic	1988/92	2497/126	1.500	•	•	=
300TE-24	1988/92	2962/231	3.500	•	•	=
200TE	1988/92	1997/109	2.000	•	•	=
300D Turbo / 4-Matic	1988/92	2961/143	2.500	•	•	=
200CE	1990/92	1997/122	5.000	•	•	=
200CE-16	1991/92	1996/136	6.000	•	•	=
300CE	1987/92	2962/188	6.500	•	•	=
300CE-24	1989/92	2962/231	6.500	•	•	=
300CE-24 cabriolet	1990/92	2962/231	8.000	•	•	=
W 126 SERIE S						
280S	1979/85	2746/156	2.500	•	•	=
280SE / SEL	1979/85	2746/185	3.500	•	•	=
380SE / SEL 204 Cv	1979/81	3818/218	4.500	•	•	=
500SE / SEL	1981/85	4818/200	4.500	•	•	=
500SE / SEL 231 Cv	1979/81	4973/240	5.000	•	•	=
260SE 2 serie	1985/92	2599/166	3.000	•	•	=
300SE 2 serie	1985/92	2962/188	4.000	•	•	=
420SE / SEL 2 serie	1985/92	4196/218	5.000	•	•	=
500SE / SEL 2 serie	1985/92	4973/245	6.000	•	•	=
560SE / SEL 2 serie	1985/92	5547/300	6.500	•	•	=
W 121 ROADSTER						
190SL	1955/63	1997/105	100.000	•	•	=
300SL	1954/56	2986/215	460.000	•	•	=
300SL roadster	1957/63	2986/215	400.000	•	•	=
W 113 ROADSTER PAGODA						
230SL	1963/66	2306/150	45.000	•	•	=
R 107 COUPÉ E ROADSTER						
250 SL	1966/71	2496/150	48.000	•	•	=
280 SL	1968/71	2778/170	52.000	•	•	=
W 114 / W 115 COUPÉ						
280 SEC	1981/86	3839/204	5.000	•	•	=
420 SEC	1986/91	4196/218	5.500	•	•	=
500 SEC	1981/86	4973/231	7.500	•	•	=
500 SEC 250 Cv	1986/91	4973/245	7.500	•	•	=
560 SEC	1986/91	5547/299	8.500	•	•	=
G 6						
200 GE telone / SW / Lunga	1986/94	1997/109	4.000	•	•	=
230 GE telone / SW / Lunga	1979/82	2299/109	4.000	•	•	=
280 GE telone / SW / Lunga	1982/88	2299/125	4.500	•	•	=
300 GE telone / SW / Lunga	1990/94	2960/170	7.000	•	•	=
240 GD telone / SW / Lunga	1979/88	2399/72	3.500	•	•	=
250 GD telone / SW / Lunga	1988/94	2988/94	4.000	•	•	=
300 GD telone / SW / Lunga	1979/94	2988/88	5.000	•	•	=
MG (Regno Unito)						
T SERIES						
TC	1945/50	1250 / 55	36.000	•	•	=
TD	1950/53	1250 / 57	34.000	•	•	=

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€	Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€	Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	♂	♀	€	
Mini Cooper S	1962/64	1071/70	15.000	***	***	=	356	1950/55	1086/40	55.000	**	***	=	9113.3 turbo	1990/92	3299/320	36.000	***	***	=	
Mini Cooper S 1.0	1964/67	998/65	13.500	***	***	=	356 cabriolet	1950/55	1086/40	60.000	**	***	=	9113.3 turbo cabriolet	1990/92	3299/320	40.000	***	***	=	
Mini Cooper S 1.3	1964/67	1275/76	16.000	***	***	=	356 1.3/cabriolet	1950/55	1286/44	58.000	**	***	=	9113.6 turbo	1992/93	3600/360	38.000	***	***	=	
Mini / De Luxe MkII	1967/69	848/34	3.000	**	**	=	356 1.35 Cv / cabriolet	1954/55	1290/55	56.000	**	***	=	9113.6 turbo S	1992/93	3600/360	42.000	***	***	=	
Mini Mini Super De Luxe	1967/69	998/38	3.400	**	**	=	356 1.5/cabriolet	1952/55	1488/60	56.000	**	***	=	911 Speedster	1992/93	3600/360	44.000	***	***	=	
Mini Matic	1968/69	998/38	3.200	**	**	=	356 America roadster	1952/53	1488/70	90.000	**	***	=	911 Speedster Turbo Look	1992/93	3600/250	38.000	**	**	=	
Mini Mini Cooper S 1.0	1967/69	998/65	13.500	***	***	=	356 1.3 Speedster	1953/55	1290/55	95.000	**	***	=	924 / 944 / 968	1975/85	1984/125	3.500	*	*	=	
Mini Mini Cooper S 1.3	1967/69	1275/76	15.000	***	***	=	356 1.5 Speedster	1953/65	1488/70	100.000	**	***	=	924	1985/88	2479/150	4.000	*	*	=	
Mini / De Luxe MkII Traveller	1967/69	848/34	4.000	**	**	=	356 A	356 A 1.3 / cabriolet	1955/57	1290/44	46.000	**	***	=	924 S	1988/89	2479/160	4.000	*	*	=
Mini Mini Traveller Super De Luxe	1967/69	998/38	4.500	**	**	=	356 A 1.30 Cv / cabriolet	1955/59	1290/60	48.000	**	***	=	924 S 160 Cv	1979/81	1984/177	4.500	**	*	=	
NISSAN-DATSON (Giappone)							356 A 1.30 Cv Speedster	1955/57	1290/44	80.000	**	***	=	924 Turbo	1981/84	1984/177	5.000	**	**	=	
240 Z	1969/75	2393/150	12.000	**	**	=	356 A 1.6 Cv / cabriolet	1955/59	1290/60	82.000	**	***	=	924 Camera GT	1981/84	1984/210	20.000	**	**	=	
260 Z	1975/78	2565/160	7.500	*	*	=	356 A 1.6 Cv Speedster	1955/59	1582/75	50.000	**	***	=	944/941rst	1982/89	2479/163	3.500	**	*	=	
280 ZX	1978/81	2753/165	6.000	*	*	=	356 A 1.6 Speedster	1955/57	1582/60	82.000	**	***	=	944 S	1986/87	2479/190	5.000	**	**	=	
NSU (Germania)							356 A 1.75 Cv Speedster	1955/59	1582/75	86.000	**	***	=	944 Turbo	1985/89	2479/220	8.500	***	***	=	
PRINZ E DERIVATE							356 A Camera / cabriolet	1956/57	1498/100	80.000	**	***	=	944 Turbo S	1988/89	2479/250	12.000	***	***	=	
Prinz	1957/59	583/20	3.000	*	*	=	356 A Camera Speedster	1956/57	1498/100	125.000	***	***	=	944 2 serie	1989/90	2681/165	4.000	*	*	=	
Prinz II	1959/60	583/20	2.000	*	*	=	356 A Camera De Luxe / cabriolet	1957/59	1498/100	130.000	***	***	=	944 S/ S2 cabriolet	1989/91	2900/211	7.500	**	**	=	
Prinz 30	1959/60	583/30	2.000	*	*	=	356 A Camera De Luxe Speedster	1957/59	1498/100	135.000	***	***	=	944 turbo cabriolet	1989/91	2479/250	12.000	***	***	=	
Prinz III	1960/62	583/23	2.000	*	*	=	356 A Camera GT / cabriolet	1957/59	1498/110	140.000	***	***	=	968/968 cabriolet	1991/95	2900/240	8.500	**	**	=	
Prinz 4 / 4S / 4L	1961/73	598/30	2.500	*	*	=	356 A Camera GT Speedster	1957/59	1498/110	150.000	***	***	=	968 turbo S	1991/95	2900/305	24.000	***	***	=	
Prinz Sport	1959/61	583/30	4.500	**	**	=	356 B	356 B coupé / cabriolet	1959/63	1582/50	38.000	**	***	=	928	1977/83	4474/240	6.500	**	**	=
Prinz Sport 600	1961/67	598/30	4.500	**	**	=	356 B coupé / cabriolet	1959/63	1582/75	40.000	**	***	=	928 S	1980/84	4664/300	7.000	**	**	=	
Prinz spider Winkel	1964/67	498/50	7.500	***	**	=	356 B 90 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582/90	42.000	**	***	=	928 S 310 Cv	1984/87	4664/310	7.500	**	**	=	
Prinz 1000 L / S	1964/67	996/43	2.500	*	*	=	356 B 75 Cv Roadster	1959/63	1582/75	50.000	**	***	=	928 S4	1987/92	4957/320	8.500	***	***	=	
Prinz 1000 TT	1965/67	1085/55	5.000	**	**	=	356 B 75 Cv Roadster	1959/63	1582/75	52.000	**	***	=	928 GT	1989/92	4957/330	10.000	***	***	=	
Prinz 1000 TTS	1967/71	1085/70	6.500	**	**	=	356 B Camera	1959/61	1588/115	110.000	***	***	=	928 GTS	1992/95	5394/350	12.500	***	***	=	
110	1965/67	1085/53	3.500	*	*	=	356 B Camera 2 coupé / cabriolet	1961/63	1696/130	125.000	***	***	=	RENAULT (Francia)							
110 S	1965/67	1177/60	3.500	*	*	=	356 C	356 C coupé / cabriolet	1963/65	1582/75	42.000	**	***	=	4 CV	1947/51	780/18	3.800	*	*	=
110 SC	1965/67	1177/55	4.000	*	*	=	356 C 95 Cv coupé / cabriolet	1963/65	1582/95	44.000	**	***	=	4 CV cabriolet	1950/61	747/20	5.000	*	*	=	
1200 C	1967/73	1177/55	4.000	*	*	=	356 C 95 Cv Camera / Targa	1963/65	1696/130	120.000	***	***	=	Dauphine	1956/65	845/27	1.500	*	*	=	
1200 TT	1967/73	1177/65	6.000	**	**	=	356 C Camera	1963/65	1696/130	130.000	***	***	=	Dauphine Gordini	1958/67	845/37	12.000	**	**	=	
ALTRI MODELLI							356 C 2 Camera	1963/65	1696/130	140.000	***	***	=	4/4 TL	1961/74	845/30	2.000	*	*	=	
K70	1969/70	1567/90	2.500	*	*	=	356 C 2 Camera RSR	1963/74	1696/200	200.000	***	***	=	8 Gordini	1965/71	1108/90	18.000	**	**	=	
Ro 80	1967/77	2498/115	8.500	***	***	=	356 C 2 Camera Targa	1963/74	1696/210	210.000	***	***	=	12 Gordini	1971/74	1565/113	18.000	**	**	=	
OPEL (Germania)							356 C 2 Camera RS	1963/74	1696/210	215.000	***	***	=	5 TS	1974/84	1289/64	2.500	*	*	=	
Kadett GT/E	1976/79	1897/115	5.000	***	***	=	356 C 2 Camera RS Touring	1963/74	1696/210	215.000	***	***	=	5 Alpine	1976/82	1397/93	3.500	**	**	=	
GT 1900	1968/73	1897/102	10.000	***	***	=	356 C 2 Camera RS Sport	1963/74	1696/210	210.000	***	***	=	5 Alpine Turbo	1982/85	1397/110	6.500	***	***	=	
Ascona 400 / Manta 400	1980/84	2410/145	28.000	***	***	=	356 C 2 Camera RSR	1963/74	1696/200	200.000	***	***	=	5 Turbo	1980/82	1397/160	26.000	***	***	=	
Calibra 2.0i 16v Turbo 4x4	1990/94	1988/204	3.500	**	**	=	911 / 912 1A SERIE	1961/66	1991/130	34.000	**	***	=	5 Turbo 2	1982/85	1397/160	22.500	***	***	=	
Omega Lotus	1990/92	3615/377	26.000	***	***	=	911 / 912 1A SERIE	1961/66	1991/130	36.000	**	***	=	ROLLS-ROYCE (Regno Unito)							
PANHARD (Francia)							911 / 912 1A SERIE	1961/66	1991/130	36.000	**	***	=	BERLINE							
PL 17	1959/63	851/42	5.000	**	**	=	911 / 912 1A SERIE	1961/66	1991/130	36.000	**	***	=	Silver Cloud	1954/60	4887/ -	35.000	**	**	=	
PL 17 Tigre	1959/63	851/50	6.000	**	**	=	911 / 912 1A SERIE	1961/66	1991/130	36.000	**	***	=	Silver Cloud MkII / MkIII	1960/66	6230/ -	36.000	**	**	=	
PL 17 cabriolet	1959/63	851/42	10.000	**	**	=	911 / 912 1A SERIE	1961/66	1991/130	36.000	**	***	=	Silver Shadow	1965/71	6230/ -	22.000	**	**	=	
PL 17 Tigre 848	1963/65	848/60	6.500	**	**	=	911 / 912 1A SERIE	1961/66	1991/130	36.000	**	***	=	Silver Shadow 6.7	1971/78	6750/ -	20.000	**	**	=	
24 C Tigre	1964/67	848/50	8.500	**	**	=	911 / 912 1A SERIE	1961/66	1991/130	36.000	**	***	=	Silver Shadow II	1977/80	6750/ -	16.500	**	**	=	
24 B Tigre	1965/67	848/50	8.000	**	**	=	911 / 912 1A SERIE	1961/66	1991/130	36.000	**	***	=	Silver Split / II	1980/94	6750/ -	16.000	**	**	=	
PEUGEOT (Francia)							911 / 912 1A SERIE	1961/66	1991/130	36.000	**	***	=	Silver Spur / II	1980/90	6750/ -	18.000	**	**	=	
404 D E DERIVATE							911 / 912 1A SERIE	1961/66	1991/130	36.000	**	***	=	Phantom V	1958/70	6230/ -	90.000	**	**	=	
404	1960/67	1618/72	2.000	**	**	=	911 / 912 1A SERIE	1961/66	1991/130	36.000	**	***	=	Phantom VI	1968/76	6750/ -	100.000	**	**	=	
404 coupé	1962/68	1618/85	8.500	***	***	=	91														

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🔩	💶
95 V4 / 96 V4	1966/79	1498/65	4.000	↔↔	↔	=
Sonett	1967/74	1498/65	8.500	↔↔	↔	=
99 / 900						
99	1971/80	1985/118	1.500	↔	↔	=
99 turbo	1977/78	1985/145	3.000	↔↔	↔	=
900 turbo	1978/83	1985/145	1.500	↔↔	↔	=
900 cabriolet	1980/86	1985/145	3.000	↔↔	↔↔	=
SIATA (Italia)						
750 E DERIVATE						
750 berlina / GT	1957/61	735/30	2.800	↔	↔↔	=
750 coupé / S coupé	1957/59	735/30	3.800	↔↔	↔	=
750 spider	1959/61	735/30	5.000	↔	↔↔	=
COUPÉ SPORT						
Coupe Sport 1.3	1961/63	1295/78	2.500	↔↔	↔	=
Coupe Sport 1.5	1963/65	1481/67	2.600	↔↔	↔	=
Coupe Sport 1.5S	1961/65	1481/80	2.800	↔↔	↔	=
Coupe Sport 1.5S 94 Cv	1965/66	1481/94	3.200	↔↔↔	↔	=
Coupe 1.5TS	1964/65	1481/80	3.000	↔↔	↔	=
Coupe 1.6TS	1964/67	1579/90	3.400	↔↔	↔	=
850 SPRING						
850 Spring	1967/69	843/37	5.000	↔	↔↔	=
850 Spring 2a serie	1969/70	903/47	6.000	↔↔	↔	=
SIMCA/TALBOT (Francia - Regno Unito)						
1000 Rallye 1	1971/76	1294/60	7.000	↔↔	↔	=
1000 Rallye 2	1972/77	1294/82	9.000	↔↔	↔	=
Sunbeam 1600 TI	1979/81	1598/100	6.000	↔↔	↔	=
Sunbeam Lotus	1979/81	2174/155	14.000	↔↔↔	↔↔	=
STEYR PUCH (Austria)						
DERIVATE FIAT						
500 D	1957/66	493/16	8.500	↔	↔	=
500 / S	1967/72	493/20	10.000	↔	↔	=
650 T	1962/68	643/20	6.500	↔	↔	=
650 TR	1962/68	643/27	8.000	↔↔	↔	=
650 TR Europa	1962/68	643/30	8.500	↔↔	↔	=
700 C	1960/68	643/25	6.500	↔	↔	=
700 E	1962/64	643/20	6.500	↔	↔	=
126	1973/76	645/25	1.500	↔	↔	=
ALTRI MODELLI						
700 P Haflinger	1958/75	643/25	7.500	↔↔	↔	=
Pinzgauer 710	1971/85	2499/84	10.000	↔↔	↔	=
Pinzgauer 712 6x6	1971/85	2499/90	12.000	↔↔	↔	=
TRIUMPH (Regno Unito)						
HERALD						
Herald	1959/61	948/38	3.500	↔	↔	=
Herald coupé / convertibile	1959/61	948/38	6.000	↔	↔↔	=
Herald 1200	1961/70	1147/42	3.000	↔	↔	=
Herald 1200 Estate	1961/70	1147/42	3.500	↔	↔	=
Herald 1200 coupé / convertibile	1961/70	1147/42	7.000	↔↔	↔	=
Herald 12/50	1963/67	1147/51	3.500	↔	↔	=
Herald 13/60	1967/71	1296/61	4.000	↔	↔	=
TR						
TR2	1952/56	1991/90	38.000	↔↔↔	↔	=
TR3 / A / B	1956/62	1991/95	34.000	↔↔↔	↔	=
TR4	1961/65	2138/102	24.000	↔↔↔	↔	=
TR4 IRS	1965/67	2138/102	26.000	↔↔↔	↔	=
TR5 PI	1967/69	2498/150	20.000	↔↔↔	↔	=
TR6	1969/73	2498/150	18.500	↔↔↔	↔	=
TR6 125 Cv	1973/76	2498/125	16.500	↔↔↔	↔	=
TR7 coupé / roadster	1976/82	1998/105	5.000	↔	↔	=
TR8	1978/82	3532/147	7.500	↔↔	↔	=
SPITFIRE E DERIVATE						
Spitfire	1962/64	1147/63	12.500	↔	↔↔	=
Spitfire MkII	1965/67	1147/67	11.500	↔	↔↔	=
Spitfire MkII	1967/74	1296/75	10.000	↔	↔↔	=
Spitfire MkIV	1970/74	1296/75	8.000	↔	↔↔	=
Spitfire 1500	1974/80	1493/75	6.500	↔↔	↔	=
GT6 coupé MkII	1966/68	1998/95	8.000	↔↔	↔	=
GT6 coupé MkII	1968/71	1998/104	7.500	↔↔	↔	=
GT6 coupé MkII	1971/73	1998/98	7.000	↔↔	↔	=
ALTRI MODELLI						
Dolomite Sprint	1973/79	1998/127	3.500	↔↔	↔	=
Stag	1970/77	2997/145	12.500	↔↔↔	↔	=
VOLKSWAGEN (Germania)						
MAGGIOLINO						
Maggiolino Std / Export due vetri	1946/53	1131/25	8.500	↔↔↔	↔	=
Maggiolino cabriolet Karmann	1949/53	1131/25	16.500	↔↔↔	↔	=
Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🔩	💶
Maggiolino cabriolet Hebmüller	1949/53	1131/25	28.000	↔↔↔	↔	=
Maggiolino Std / Export ovalino	1953/57	1192/30	6.500	↔	↔	=
Maggiolino cabriolet 30 Cv	1953/57	1192/30	15.000	↔↔	↔	=
Maggiolino Std / Export rst	1957/64	1192/30	5.000	↔↔	↔	=
Maggiolino Export rst 34 Cv	1959/64	1192/34	5.000	↔↔	↔	=
Maggiolino cabriolet 34 Cv	1957/59	1192/34	13.500	↔↔↔	↔	=
Maggiolino 1200 A	1964/65	1192/30	3.500	↔↔	↔	=
Maggiolino 1200 A / Economy 34 Cv	1965/66	1192/30	4.000	↔↔	↔	=
Maggiolino 1300 A	1966/70	1285/34	3.500	↔↔	↔	=
Maggiolino 1300 / L	1965/70	1285/40	3.500	↔↔	↔	=
Maggiolino 1500	1966/70	1493/44	4.000	↔↔	↔	=
Maggiolino 1300 cabriolet	1965/70	1285/44	12.500	↔↔↔	↔	=
Maggiolino 1500 cabriolet	1966/70	1493/44	13.000	↔↔↔	↔	=
Maggiolino 1302	1970/72	1285/34	3.500	↔↔	↔	=
Maggiolino 1302 40 Cv	1970/72	1285/40	3.500	↔↔	↔	=
Maggiolino 1302 S	1970/72	1285/40	5.000	↔↔	↔	=
Maggiolino 1302 40 Cv cabriolet	1970/72	1285/40	11.500	↔↔↔	↔	=
Maggiolino 1302 S cabriolet	1970/72	1285/50	10.500	↔↔↔	↔	=
Maggiolino 1303 / A Jeans	1972/73	1285/44	3.500	↔↔	↔	=
Maggiolino 1303 50 Cv	1972/78	1285/50	3.500	↔↔	↔	=
Maggiolino 1303 S	1972/78	1584/54	3.500	↔↔	↔	=
Maggiolino 1303 cabriolet	1972/79	1285/50	9.500	↔↔↔	↔	=
Maggiolino 1303 S cabriolet	1972/79	1584/54	10.500	↔↔↔	↔	=
Maggiolino Mexico / Silver Bug	1978/92	1192/34	2.500	↔↔	↔	=
KARMANN GHIA TYP 14 / TYP 34						
1200 coupé	1955/59	1192/30	15.000	↔↔	↔	=
1200 cabriolet	1957/59	1192/30	16.000	↔↔	↔	=
1200 coupé 2a serie	1959/69	1192/34	9.500	↔↔	↔	=
1300 coupé 2a serie	1966/69	1285/40	10.000	↔↔	↔	=
1500 coupé 2a serie	1967/69	1493/44	10.500	↔↔↔	↔	=
1200 cabriolet 2a serie	1959/69	1192/34	12.500	↔↔↔	↔	=
1300 cabriolet 2a serie	1966/69	1285/40	13.000	↔↔↔	↔	=
1500 cabriolet 2a serie	1967/69	1493/44	13.500	↔↔↔	↔	=
1500 coupé 3a serie	1969/71	1493/44	10.000	↔↔	↔	=
1500 cabriolet 3a serie	1969/71	1493/44	13.000	↔↔↔	↔	=
1600 cabriolet 3a serie	1969/74	1584/50	13.500	↔↔↔	↔	=
1500 coupé Typ 34	1961/63	1493/45	8.500	↔↔	↔	=
1500 S coupé Typ 34	1963/65	1493/54	9.000	↔↔	↔	=
1800 L / LE coupé Typ 34	1965/69	1584/54	9.000	↔↔	↔	=
TYP 3						
1500 / Variant	1961/63	1493/45	2.500	↔	↔	=
1500 N / Variant	1963/66	1493/45	4.000	↔	↔	=
1500 S / Variant	1963/66	1584/54	2.500	↔	↔	=
1600 L / Variant	1966/69	1584/54	2.500	↔	↔	=
1600 L / Variant 2a serie	1969/73	1584/54	2.500	↔	↔	=
1600 TL / 1600 TL 2a serie	1965/73	1584/54	5.000	↔	↔	=
TYP 4						
4112 / 4p / Variant / 2a serie	1968/72	1879/68	1.000	↔	↔	=
4112 Lp / Variant	1969/72	1879/80	1.500	↔	↔	=
412 LE / 2p / Variant	1972/74	1879/80	1.500	↔	↔	=
412 LE / 2p / Variant	1973/74	1769/85	2.000	↔	↔	=
412 LE / 2p / Variant	1973/74	1795/85	2.000	↔	↔	=
SCIROCCO						
K70	1970/75	1605/75	1.000	↔	↔	=
K70 / K70 L	1970/75	1605/75	1.200	↔	↔	=
K70 / K70 L 90 Cv	1970/75	1605 / 90	1.200	↔	↔	=
K70 LS	1973/75	1807/100	2.000	↔	↔	=
PESCAZZA TYP 181						
Pescazzia 1.5	1968/70	1493/44	4.000	↔	↔	=
Pescazzia 1.6	1970/78	1584/48	4.000	↔	↔	=
POLO I / DERBY I						
Polo I / 1.0 CL / GL	1975/81	895/45	500	↔	↔	=
Polo I / 1.0 CL / GL	1975/81	1095/50	500	↔	↔	=
Polo GT	1979/81	1272/60	1.000	↔	↔	=
Derby 1.0 LS / rst	1977/81	1272/60	500	↔	↔	=
POLO II / DERBY II						
Polo 1.1 C / CL / GL	1981/83	1095/50	500	↔	↔	=
Polo 1.3 GL	1981/80	1272/60	500	↔	↔	=
Polo 1.3 GL coupé	1985/90	1272/75	1.000	↔	↔	=
Polo G40 coupé	1988/90	1272/115	3.500	↔	↔	=
Derby 1.3 GL	1985/94	1272/60	500	↔	↔	=
GOLF I						
Golf 1.1 L / 3p / 5p	1974/81	1095 / 50	1.500	↔↔	↔	=
Golf 1.5 LS 3p / 5p	1974/81	1457 / 50	1.500	↔↔	↔	=
Golf diesel L 3p / 5p	1976/81	1471 / 50	1.500	↔↔	↔	=
Golf GT	1976/79	1588/110	8.500	↔↔↔	↔	=
Golf GTi 5m	1979/81	1588/110	6.500	↔↔↔	↔	=
SCIROCCO TYP 181						
144 GL	1966/74	1986 / 103	1.000	↔	↔	=
145 GL	1966/74	1986 / 103	1.500	↔	↔	=
164 GL	1988/74	2968 / 140	2.500	↔	↔	=
244 DLE / GLE	1974/82	1986 / 123	1.500	↔	↔	=
245 DLE / GLE	1974/82	1986 / 123	2.500	↔	↔	=
249 Turbo / 240 Turbo SW	1982/92	1986 / 155	3.500	↔	↔	=
264 GL	1976/82	2664 / 148	3.500	↔	↔	=
262 GLE / 262 C	1977/82	2664 / 148	5.000	↔	↔	=
Polar	1982/86	1986 / 112	3.500	↔	↔	=
ALTRI MODELLI						
PV 444	1947/58	1414 / 40	8.500	↔	↔	=
PV 445	1958/65	1778 / 90	8.500	↔	↔	=
P 1800 / P 1800 S	1961/69	1778 / 96	12.000	↔	↔	=
P 180						

